

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA COMISION PERMANENTE

CUARTO PERIODO ORDINARIO DE LA XLV LEGISLATURA

16ª SESION

PRESIDEN EL SEÑOR SENADOR DOCTOR JOSE KORZENIAK,
(Presidente)

EL SEÑOR SENADOR ENRIQUE RUBIO
(Presidente ad hoc)

Y EL SEÑOR SENADOR WALTER RIESGO
(Presidente ad hoc)

ACTUAN EN SECRETARIA LOS TITULARES ARQUITECTO HUGO RODRIGUEZ FILIPPINI, DOCTOR HORACIO D. CATALURDA Y EL PROSECRETARIO DOCTOR JOSE PEDRO MONTERO

Asisten en régimen de Comisión General el señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Didier Opertti; el señor Director de la División Política Exterior, doctor Pablo Sader; el señor Director de Asuntos Limítrofes, Capitán de Navío (R) Julio Lamarthee; los asesores doctor Roberto Puceiro y señor José Luis Brunetto; y el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca, ingeniero agrónomo Martín Aguirrezabala; el señor Subsecretario, ingeniero agrónomo Edgardo Cardozo; el señor Director Nacional de Recursos Acuáticos, Capitán de Navío (R) Yamandú Flangini, y el asesor doctor Horacio Servetti

SUMARIO

1) TEXTO DE LA CITACION

"Montevideo, 16 de febrero de 2004.

La COMISION PERMANENTE se reunirá mañana martes 17, a la hora 17.30, en régimen de Comisión General, a los efectos de recibir información de los señores Ministros de Relaciones Exteriores y de Ganadería, Agricultura y Pesca, "respecto de la situación de los compatriotas afectados por la detención del barco de pesca "Maya V" por la Armada Australiana, como asimismo conocer detalles sobre el hecho en sí".

Horacio D. Catalurda
Secretario

Mario Farachio
Secretario.**"**

2) ASISTENCIA

Asisten: los señores Senadores **Luis Alberto Heber, Walter Riesgo** y **Enrique Rubio**, y los señores Representantes **Washington Abdala, Guillermo Alvarez, Carlos Baráibar, Ricardo Falero, Daniel García Pintos, Orlando Gil Solares** y **Luis M. Leglise.**

3) DETENCION DEL BARCO DE PESCA MAYA V POR LA ARMADA AUSTRALIANA. (SESION EN REGIMEN DE COMISION GENERAL CON LA PRESENCIA DE LOS SEÑORES MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES Y DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA)

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 17 y 53)

- Damos comienzo a esta sesión en régimen de Comisión General con la presencia de los señores Ministros de Relaciones Exteriores y de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Pueden ingresar a Sala los asesores que los señores Ministros deseen, sin necesidad de que se efectúe una votación.

Como corresponde en régimen de Comisión General y de acuerdo con el Reglamento de la Cámara de Representantes -aplicable en cuanto se pueda a la Comisión Permanente-, quien ha formulado el planteo dispone de cuarenta y cinco minutos para hacer uso de la palabra y los demás miembros de la Comisión Permanente pueden hacerlo durante quince minutos. Por supuesto, los señores Ministros disponen de todo el tiempo que consideren conveniente para dar las explicaciones del caso. Asimismo, el señor Legislador que pidió la comparecencia puede intervenir cuantas veces quiera por el término de cinco minutos para realizar aclaraciones.

Tiene la palabra el señor Legislador García Pintos.

SEÑOR GARCIA PINTOS.- Señor Presidente: los motivos de esta invitación al señor Canciller de la República y sus asesores, y al señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca, al señor Director Nacional de Recursos Acuáticos y asesores, son conocidos por todos nosotros y diría que por la gran mayoría de la opinión pública: la situación a la que está sometido un barco de bandera nacional, con permiso emitido por nuestra Administración y cuya tripulación está pasando momentos verdaderamente difíciles, lo que hace que, en consecuencia, los estemos pasando todos.

Este barco, que fue detenido durante el pasado mes de enero por supuesta pesca ilegal -según anuncian las autoridades australianas-, estaba en las cercanías de dos islas subantárticas de nombre McDonald una y Heard la otra.

Su tripulación está compuesta por marineros pescadores, quienes al día de hoy siguen detenidos en Australia, como si se tratara de delincuentes y no de simples trabajadores, que es lo que son. Se trata de una tripulación subalterna que, lógicamente, no tiene responsabilidad alguna en las maniobras de pesca que puede haber ordenado el capitán, el patrón de pesca o aun los empresarios armadores de dicho buque, cuyo nombre es Maya V.

Similar situación tuvo que pasar durante aproximadamente dos semanas el señor Mario Andrés, observador a bordo del buque Maya V, funcionario contratado del Estado uruguayo, precisamente, como su nombre lo dice, para observar -y no otra cosa- cuestiones técnicas que tienen que ver con la especie que se pesca y que es izada al barco -supongo yo que en cuanto al tamaño de las piezas, la especie y el peso- y también, por supuesto, con la lectura del GMS, el posicionador satelital, que es lo que le da garantía -y ahí viene la parte tecnológica- a la administración de la pesca uruguaya en cuanto a que el barco está operando en las aguas en las que se lo autorizó a pescar.

En este caso concreto, el barco de ninguna manera contaba con autorización para operar en aguas que, de acuerdo con la carta de navegación que tengo en mi poder, están coloreadas y rodean al continente helado, a la Antártida. En esa zona de la CCRVMA o CCAMLR -según sea en inglés o en castellano-, que es la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, ese barco o cualquier otro con permiso de nuestra Administración no puede pescar porque es un área reservada para proteger los recursos vivos antárticos, pero fuera de esa zona sí puede pescar.

Lo cierto es que el funcionario contratado por la DINARA -a quien conozco, así como a su familia- me trasmitió que cuando estuvo en determinado lugar de detención se sintió espiritualmente como en un campo de concentración. Se sintió especialmente quebrado por esa

sensación de estar en un campo de concentración, moderno, pero campo de concentración al fin. Inclusive, nos dijo que vio en la parte superior de los edificios del lugar donde estaban detenidos alambre de espino, que tradicionalmente se conoce como alambrado de púa o concertina. El hombre lo pasó muy mal, como sin duda también lo pasaron mientras estuvieron allí -creo que ahora han sido trasladados- los tripulantes subalternos de nacionalidad uruguaya de este barco; esos compatriotas al día de hoy siguen detenidos y ellos, su familia y nosotros estamos pasando un momento muy difícil.

Señor Presidente: es bueno recibir en el día de hoy al señor Canciller de la República, un hombre que es un especialista en materia de relaciones internacionales, a quien además sabemos preocupado por esta situación y por tratar de resolverla de la mejor manera posible. Habríamos deseado que el observador no hubiera estado esas dos semanas detenido, particularmente los últimos días, en esas condiciones; es justo decir que los primeros días estuvieron en una base naval en el puerto de Perth, cerca de la ciudad de Fremantle, en Australia.

Reitero: es bueno que el señor Canciller de la República y sus asesores estén acá, así como el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca y el señor Director Nacional de Recursos Acuáticos, Capitán Flangini, porque es conveniente que nos informemos de todo esto. Es bueno saber cuál va a ser el curso a tomar en los próximos días para obtener rápidamente la repatriación de esos compatriotas, once personas -no recuerdo bien la cifra- que se encuentran detenidas en Australia, repito, como si fueran delincuentes. Soy un convencido de que ni la tripulación ni el observador deberían haber estado un solo día en esas condiciones.

(Ocupa la Presidencia el señor Legislador Riesgo)

- Tengo en mi poder el texto de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, aprobada en una reunión celebrada en Montego Bay, Jamaica, y que en nuestro país fue ratificada en 1992 por la Ley N° 16.287. El punto 2 del artículo 73 -que tiene cuatro puntos, en los que se habla de la ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño-, se dice: "Los buques apresados y sus tripulaciones serán liberados con prontitud, previa constitución de una fianza razonable u otra garantía". Sabido es que con prontitud quiere decir rápido. Es cierto que, por la información que tenemos, la empresa armadora del buque no ha constituido fianza u otra garantía por todos los integrantes de la tripulación, especialmente por nuestros compatriotas. Pero nosotros creemos que no deberían estar en las condiciones en que están, aunque no pudieran salir, tal vez, del territorio australiano; eso es otra cosa. El punto 3 de este artículo 73 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar dice: "Las sanciones establecidas por el Estado ribereño por violaciones de las leyes y los reglamentos de pesca en la zona económica exclusiva" -hay que aclarar en qué situación están para nosotros esas islas australianas- "no podrán incluir penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario entre los Estados interesados, ni ninguna otra forma de castigo corporal". Reitero: no podrán incluir penas privativas de libertad. Y esta gente hace ya un lapso cercano a los veinticinco días que no tiene aquello a lo que aspiramos los hombres libres: poder desplazarnos a nuestro gusto. Y, además, los días que estuvieron en ese lugar que el observador a bordo no trepida en llamar "campo de concentración" -tengo entendido que ahora fueron trasladados a una prisión de especial seguridad- sin duda deben haber sido los peores días.

Estoy seguro de que acá, en nuestro país, en un caso similar de barcos apresados por nuestra Armada -que deben haber existido-, no debimos haber dado un tratamiento así a las tripulaciones y ni siquiera a los responsables del buque, al ser apresados y traídos a puerto. Estoy seguro de que no mandamos a nadie al Penal de Libertad, donde van los criminales más peligrosos de nuestra sociedad. Sin embargo, estos compatriotas nuestros, el observador -que por suerte ya está en nuestro país- y los marineros pescadores están o estuvieron en estas condiciones a las que hago referencia.

Además de preocuparnos por esto que es fundamental en el día de hoy, la suerte de nuestros compatriotas, es propicia la oportunidad para hablar de los temas de carácter económico y comercial que tienen que ver con nuestros intereses económicos y comerciales.

La nuestra no es una bandera de conveniencia y mucho menos una bandera pirata. La nuestra es una bandera seria, otorgada con responsabilidad por la autoridad competente. No caigamos en el engaño o en la ingenuidad -como a veces caen algunos- de hablar ligeramente en esos términos de banderas, porque eso nos hace daño y termina en que algunos -tal vez sin querer hacerlo- se transformen en socios de los intereses económicos de otras naciones más poderosas económicamente, con mucho más territorio, con muchas más posibilidades de desplazamiento marítimo que nuestra República Oriental del Uruguay. Defendamos lo nuestro, que no es otra cosa que inversiones en algo como una planta textil, como un frigorífico; en definitiva, si los capitales son nacionales o extranjeros, no son más que capitales, y lo visible, la cara humana de todas estas inversiones, son puestos de trabajo para nuestros compatriotas y sus familias y recaudación para el Estado uruguayo. Hay que defender nuestro derecho a la pesca responsable, en mares abiertos, del pez espada, del atún, de la merluza negra y de otras especies. Por supuesto que si alguna empresa armadora de algunos de estos barcos se equivoca y esos barcos, por maniobra de pesca de su capitán o de su patrón de pesca, incurre en una contravención a nuestra ley o reglamentación, pescando en zonas no autorizadas, y eso se demuestra después del debido proceso, seguramente esa empresa será severamente sancionada, como se ha hecho en alguna otra oportunidad hace no mucho tiempo. Para eso, entre otras cosas, está la garantía de un fiel representante del Estado uruguayo, como es la figura del observador

a bordo, que complementa lo que tecnológicamente hace un aparato que mide la posición del barco en determinado momento -la latitud, la longitud- y eso se trasmite a Montevideo vía satélite, es decir, a través del posicionador satelital. Entonces, contando con esos dos controles, nuestras autoridades estudiarán los aparatos electrónicos y las declaraciones del observador a bordo. Y ahí se determinará, después del debido proceso, si el barco estaba trabajando en forma ilegítima o no.

Para nosotros eso es importante, porque nuestra economía tiene un refuerzo importante en el producto pesquero, que el pasado año contribuyó a nuestro producto bruto interno en US$ 130:000.000. Esto no es poco. Queremos que sea más, pero -reitero- fueron US$ 130:000.000. El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca nos responderá cuánto significa la merluza negra en esa cifra.

No debemos ser ingenuos y levantar al voleo cualquier comentario, cualquier análisis y decir livianamente: "Esto no le sirve a Uruguay porque trae problemas". La vida es un problema todos los días y los problemas se deben enfrentar con responsabilidad, como lo hace nuestro país siempre, y no cortar por lo más fácil, pensando que si esta actividad es compleja, entonces hay que dejarla y dedicarse a otra cosa. Además, de repente esa otra cosa no existe, no complementa o no sustituye esta actividad de la pesca en las condiciones de las que estamos hablando. ¿Acaso vamos a abandonar las exportaciones de carne porque un frigorífico de carne vacuna, ovina, porcina o de ave cometa algún tipo de irregularidad? Si se demuestra ese extremo, sin duda será sancionado por las autoridades competentes; pero ¿por eso vamos a abandonar la actividad de las exportaciones de carne? De ninguna manera. Tenemos que actuar con madurez, con seriedad, con responsabilidad, seguir en lo que estamos, perfeccionar los mecanismos de control para defender lo nuestro y no asociarnos ligeramente a comentarios internacionales, porque hay quienes con mucho gusto verían cómo hacer para que la bandera uruguaya ya no estuviera por esas latitudes pescando la merluza negra, porque somos competencia. La vida es así. Entonces, por nuestros intereses económicos y comerciales, tenemos que seguir en esto.

Como en la tarde de hoy lo importante es escuchar a la Cancillería -y reitero que sabemos de su preocupación por este tema-, al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y al Director Nacional de Recursos Acuáticos, vamos a formular las preguntas, que no son muchas.

La primera pregunta -que ya hice llegar a los Ministros, al Director de la DINARA y a la Mesa del Cuerpo- es la siguiente: ¿cuál es la causa de la detención del barco de pesca Maya V por parte de las autoridades australianas? Es importante saber la causa de la detención.

Segundo: ¿se recibió comunicación oficial de acuerdo con lo que indica la CONVEMAR en su artículo 73.4? Me refiero al mismo artículo al que hice referencia con respecto a la privación de libertad; a las tripulaciones no se les puede privar de libertad. El punto 4 de ese artículo 73 dice: "En los casos de apresamiento o retención de buques extranjeros, el Estado ribereño notificará con prontitud" -prontitud quiere decir rápido- "al Estado del pabellón, por los conductos apropiados, las medidas tomadas y cualesquiera sanciones impuestas subsiguientemente".

Tercero: ¿qué criterio aplicable considera Uruguay sobre zona económica exclusiva de las islas McDonald y Heard, en atención al artículo 121.3 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar?

Señor Presidente: en el artículo 121.3, en la parte VIII, "Régimen de las islas", de la misma Convención, se dice: "Las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental". Pero no soy yo, que no soy especialista ni pertenezco al área de las relaciones internacionales, quien debe decir esto; simplemente, nuestra información con respecto a estas dos islas es que están a dos mil millas del continente australiano, que hay actividad de la marina australiana, que tienen antenas de comunicación, que son islas de origen volcánico, que son inhabitables, subantárticas, donde, fuera de gaviotas y otras aves marinas, no creo que haya nada más; posiblemente haya mamíferos marinos. De acuerdo con la información que tengo -pero puedo estar equivocado o semi informado- no tienen habitantes, no tienen posibilidades de mantener ganado, ni siquiera caprino, debido a la inexistencia de pastos. Nosotros, que estuvimos cerca de esas latitudes, en la isla Rey Jorge, en la Antártida, sabemos lo que es vivir allí. Nadie puede generar economía propia, y si no se traen de afuera -en barco o en avión- los alimentos, la ropa, el combustible, etcétera, en la isla Rey Jorge no se logra vivir. Y creo que en materia de clima no debe haber mucha diferencia entre la isla Rey Jorge, próxima al continente helado de la Antártida, y esta otra.

Cuarto: ¿dónde está declarada como especie reservada o en extinción o protegida la merluza negra y por quién? Esta pregunta apunta al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Al leer la pregunta 5 se va a entender el porqué de la pregunta 4.

La quinta pregunta es la siguiente: ¿en alta mar hay cupos de pesca de merluza negra acordados con organizaciones u otras naciones?

Sexto: para Uruguay, ¿cuál es el volumen anual, en dólares, por captura y exportación de merluza negra?

Séptimo: ¿nuestra Dirección Nacional de Recursos Acuáticos cuenta con los medios y recursos apropiados para participar en los organismos internacionales de pesca y se cumple con las obligaciones económicas derivadas de dicha participación? Me refiero a las membresías, porque para

estar en esos organismos -tal vez no en todos, pero sí en algunos- habrá que tener una participación; ese organismo internacional tendrá que tener una recaudación para mantener su administración y su organización en funciones.

Octavo: si hay atraso en esas cuotas, ¿qué consecuencias tiene?

La pregunta 9 se refiere a los observadores de DINARA, en el sentido de si cuentan o no con equipos personales para la realización de su tarea, como GPS manuales que les permitan prescindir de los equipos del buque para su control y trasmisiones. Si nos remontamos brevemente al barco que generó un incidente anterior, el Viarsa I, en algún momento se dijo que el observador a bordo -si no recuerdo mal- tenía dificultades para acceder al puente y proceder a la lectura en la pantalla del GPS, el posicionador satelital. Hoy, con el desarrollo de la tecnología, hay posicionadores satelitales muy complejos, hay otros de menor tamaño y otros que son manuales; además, como los teléfonos celulares, no solo tienen una función, sino más de una. Sería bueno, entonces, saber esto.

La décima pregunta es la siguiente: ¿Australia solicitó la colaboración del observador, funcionario del Estado uruguayo, por medios diplomáticos, u obtuvo su declaración en condiciones de detenido implicado?

Y, por último, la pregunta 11 refiere a que queremos saber cuáles son los aspectos principales a actualizar en la legislación de nuestro país con respecto a la actividad de la pesca.

En la Cámara de Diputados votamos el pasado año la creación de una Comisión Especial con fines legislativos para ocuparse de los temas marítimos. Lamentablemente, esa Comisión fue creada pero no está funcionando porque no se han provisto por parte de todos los partidos políticos -unos lo han hecho; otros no- los nombres para integrarla. Esa Comisión debe ser integrada prontamente y debe ser votada la ampliación de su plazo, y tal vez haya que hacerlo con una generosidad distinta a la que se tuvo cuando se inició, porque las leyes no se producen como en una fábrica de embutidos: algunas pueden salir rápido, otras pueden demorar años y otras pueden salir en un tiempo intermedio, pero no se puede poner tres o seis meses de plazo a una Comisión Especial de esta naturaleza; hay que proporcionarle algún tiempo. Ahora tenemos la inmediatez del año electoral y, por lo tanto, los plazos se acortan. Y hay que tener en cuenta que se trata de una Comisión Especial, no de una Permanente. Nosotros mismos estamos trabajando con respecto a la modificación de la ley sobre pesca; hay que "aggiornarla", porque desde 1976, cuando arranca el plan pesquero nacional, hasta ahora, mucha agua ha pasado bajo estos puentes. El sector pesquero ha crecido mucho y ha dado satisfacciones importantes al país desde el punto de vista económico y social. Y hay que modificar. Hay que adaptar para mejorar, y en eso tenemos que estar todos. Nosotros ya lo estamos.

La pregunta central -que, de alguna manera, ya fue formulada y comentada por nosotros- es por qué el observador a bordo estuvo en un establecimiento de detención, así como también los compatriotas integrantes subalternos de la tripulación, marineros, pescadores. ¿Por qué se les hizo eso por parte de las autoridades australianas?

Reitero el concepto: no creo que en situaciones similares nosotros hayamos hecho lo mismo, es decir, enviar a tripulaciones subalternas al Penal de Libertad. Recordemos mis palabras recogidas del comentario crítico del observador a bordo, respecto a que espiritualmente le produjo un daño muy fuerte haberse encontrado en ese lugar de detención en los últimos días antes de ser liberado, como en un campo de concentración. Eso es muy fuerte.

Voy a finalizar porque creo que, hechas las preguntas y realizadas estas reflexiones, es importante escuchar al señor Canciller de la República, al señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca y al responsable de la DINARA, Capitán Flangini. Este es un tema que debe sentar experiencia y hay que analizar los pasos que tengamos que dar a efectos de que estas cosas no vuelvan a suceder, con la convicción de que si se equivocaron o a propósito se violentó el espíritu del permiso con el que se embanderó ese barco pesquero, nuestra Administración va a poner las cosas en su lugar, como lo ha hecho en los últimos tiempos en otros casos. Eso nos provoca daño también y hay que defenderse de ello; hay que defender esta actividad que es tan rentable para la República y que da ocupación a muchos trabajadores uruguayos y a sus familias, lo que no es poca cosa.

SEÑOR RUBIO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR GARCIA PINTOS.- Sí, señor Legislador.

SEÑOR PRESIDENTE AD HOC (Don Walter Riesgo).- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR RUBIO.- Señor Presidente: saludo a los señores Ministros y a los asesores aquí presentes.

Deseo formular seis preguntas, y creo que es oportuno que lo haga ahora. Algunas tienen un sentido parecido a las del señor Legislador García Pintos y otras son complementarias o distintas.

Las preguntas son las siguientes.

Primero: ¿qué sentido tiene que Uruguay arriesgue "patrimonios" -como su pertenencia a diversos tratados relacionados con la pesca y aun con la Antártida-, evidenciando incapacidad para controlar las actividades que au-

toriza? ¿Por qué autorizamos cosas que no podemos controlar?

Segundo: en la sesión de la Cámara de Diputados realizada con motivo del caso del Viarsa I, se constató la existencia de múltiples organismos de control: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, Armada Nacional, Prefectura Nacional. ¿Cómo se coordina el control de un barco a miles de kilómetros de distancia?

Tercero: en la misma sesión de Cámara de Diputados realizada con motivo del caso del Viarsa I, se reclamó el uso de la potestad de colocar dos observadores por buque, de acuerdo con las normas vigentes. ¿Por qué no se hizo? ¿Por qué no se reforzaron los controles? ¿Por qué no se pidió, inclusive, que el segundo observador fuera designado por alguna autoridad independiente, que nos daría ahora protección de otro nivel?

Cuarto: ¿qué experiencia anterior tiene el observador embarcado en el Maya V, ya sea como funcionario o como observador en zonas menos conflictivas o en empresas menos riesgosas? ¿Qué informó, antes y ahora, sobre la posición del barco?

Quinto: una vez más ha trascendido que el barco en cuestión reportaba posiciones que estaban a miles de kilómetros de la realidad. ¿Es esto cierto? El señor Legislador Ponce de León reclamó, en la sesión citada, que se equipara a los observadores con GPS. ¿Lo tenía? Si es así, ¿qué informó? Si no es así, ¿por qué?

Sexto: ¿qué responsabilidades funcionales hay en este episodio? ¿Otra vez nadie tiene la culpa, o hay responsabilidades funcionales determinadas?

Esto es lo que queríamos formular como inquietudes.

SEÑOR PRESIDENTE AD HOC (Don Walter Riesgo).- La Mesa solicita a los señores Legisladores García Pintos y Rubio que hagan llegar a la Mesa las preguntas para ser fotocopiadas y entregadas a los señores Legisladores presentes.

Puede continuar el señor Legislador García Pintos.

SEÑOR GARCIA PINTOS.- Señor Presidente: yo ya he hecho llegar a la Mesa mis preguntas. Si es necesario, aportaremos otro ejemplar a los efectos de fotocopiarlo.

Por otra parte, ya he culminado mi exposición.

SEÑOR PRESIDENTE AD HOC (Don Walter Riesgo).- Antes de dar la palabra a los señores Ministros, voy a dar lectura a la lista de personas que los acompañan.

Al señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca, ingeniero Martín Aguirrezabala, lo acompañan el señor Subsecretario, ingeniero agrónomo Edgardo Cardozo; el Director Nacional de Recursos Acuáticos, Capitán de Navío (R) Yamandú Flangini, y el doctor Horacio Servetti, asesor del Ministerio.

Al señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Didier Opertti, lo acompañan el doctor Pablo Sader, Director de División de Política Exterior; el doctor Roberto Puceiro, asesor del Ministerio, y el señor Julio Lamarthee, Director de Asuntos Limítrofes.

No sé cuál de los señores Ministros quiere hacer uso de la palabra en primer lugar, ya que las preguntas eran para ambos.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE AD HOC (Don Walter Riesgo).- Tiene la palabra el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Señor Presidente: el orden en el cual vamos a exponer lo hemos convenido con el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca tras haber escuchado las preguntas y el planteo general que efectuara el señor Legislador García Pintos, así como las preguntas adicionales que ha presentado también, por su parte, el señor Legislador Rubio.

Señor Presidente: comienzo por señalar que el que nos convoca es un tema importante, ciertamente importante. Lo es desde distintos puntos de vista; lo es desde el punto de vista de la actividad marítima, concretamente de pesquería, que -comparto con el señor Legislador García Pintos- constituye un aporte importante para nuestra economía, tanto en lo que refiere al producido de divisas como a la aplicación de mano de obra, de capacidad instalada y de preservación de esa propia capacidad en nuestro territorio. No hay debate, pues, en cuanto a la importancia del fenómeno, más allá de las distintas visiones que se tenga al respecto.

También es cierto que esta actividad se desarrolla en un escenario internacional, en un marco internacional, y por consiguiente también es cierto que está sometida, por una parte, a una legislación internacional y, por otra, a una legislación interna. Por lo tanto, tenemos que prestar una mirada muy atenta a este fenómeno para saber cómo gobernarlo, cómo orientarlo, cómo gestionarlo; en definitiva, cómo actuar sobre él.

En tercer lugar, debemos tener presente que en este tipo de actividad, naturalmente, juegan derechos y juegan intereses, y que no siempre esos intereses y derechos están suficientemente esclarecidos o presentados con la transparencia del caso.

En cuarto término, es preciso señalar también, a modo de puntualización previa, que la situación de que en este momento haya ciudadanos uruguayos, nacionales uruguayos privados de libertad, sometidos a una autoridad extranjera con motivo de hechos acaecidos bajo determinadas circunstancias, constituye un llamado de atención ineludible, al que debemos responder con la responsabilidad del caso y teniendo muy presente qué cosas debemos hacer y qué acciones debemos seguir desarrollando para agregar a las ya cumplidas hasta el presente.

Entonces, señor Presidente, con su venia, me voy a permitir poner algunos datos en conocimiento de la Comisión Permanente, no porque esta los desconozca, sino a los efectos de poder hacer de este un encuentro esclarecedor que, a la vez, también abra para unos y otros las expectativas razonables de cómo seguir conduciendo este asunto para llevarlo a una feliz conclusión.

El día 23 de enero, este barco, el Maya V, fue capturado por una patrullera australiana o patrullero australiano, como quiera llamársele -el barco HMAS Warramunga-, bajo sospecha de encontrarse pescando ilegalmente en aguas de zona económica exclusiva de Australia, más precisamente en la zona cercana a las islas McDonald y Heard. Esto fue informado a la Cancillería por parte de la Embajada de Australia en Buenos Aires -que, como es sabido, es concurrente en Uruguay-, por nota N° 6/04, del 27 de enero de 2004.

Va de suyo que muchas de estas cosas que voy a decir contestan las preguntas formuladas en cuanto atañen a la Cancillería; habrá otras que seguramente habrá de contestar mi colega del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Pero el orden en el que voy a contestar no es necesariamente el mismo en el que han sido formuladas, sino que serán respondidas con arreglo a la relación de hechos vinculados con este tema.

Inmediatamente después de recibida esta nota del 27 de enero de 2004, nuestra misión en Canberra se contactó con las autoridades australianas -en particular, con el señor Tom Morris, del Departamento de Pesca en Western Australia-, a efectos de indagar sobre qué acciones se emprenderían a la llegada del buque a puerto. El domingo 1° de febrero, el Maya V llegó al puerto de Fremantle, quedando toda la tripulación a bordo a disposición de la autoridad pesquera australiana.

Posteriormente, a través del Department of Foreign Affairs and Trade, se tuvo conocimiento de que el buque había sido avistado en una zona que seguramente los técnicos aquí presentes podrán identificar con total rigor: la zona 5449S 0760E, circundante a las ya mencionadas islas Heard y McDonald. A fin de proteger los derechos de los ciudadanos uruguayos envueltos en el problema, se dispuso la presencia en Fremantle de la Jefa de la Sección Consular de la Embajada de la República en Australia, a efectos de otorgar la protección consular debida a los nacionales que formaban parte de la tripulación. La funcionaria llegó a la ciudad de Fremantle antes de que arribara el barco -repito: antes de que arribara el barco- y desde ese momento hasta el presente ha estado y seguirá estando en permanente contacto con los tripulantes, prestando la asistencia que en materia consular le corresponde.

¿Cuáles son las gestiones que ha hecho la funcionaria? Naturalmente, son gestiones propias de quien tiene unas competencias que le están definidas por normas internacionales. Estamos hablando de mantener un continuo contacto con las autoridades australianas a fin de procurar la liberación pronta de toda la tripulación y de gestionar -como país de bandera del buque- el contacto entre la tripulación no uruguaya y sus respectivos Cónsules, por cuanto es obligación del país de bandera del buque conectarse con todos los países cuyos nacionales integran la tripulación; en este caso: chilenos, portugueses, peruanos y españoles, que son los que componen el rol. Hablamos, además, de solicitar asistencia médica para tripulantes que así lo demandaron, y de obtención de medicinas, comida y acceso telefónico mediante la entrega de tarjetas telefónicas habilitantes para las comunicaciones. Inclusive, prestó algunas otras formas de apoyo y entretenimiento, a fin de que la tripulación fuese bien atendida y de que el trato que se le dispensase fuese el correcto, el adecuado a las circunstancias, oficiando como intérprete la propia funcionaria consular cuando ello fue necesario.

(Ocupa la Presidencia el señor Legislador Korzeniak)

- El día 9 de febrero, la Cancillería remitió la nota 054/04 a la Embajada de Australia, trasmitiéndole su preocupación por la situación de los tripulantes del buque, solicitando a Australia que adoptara las medidas necesarias para su pronta liberación y requiriéndole su tratamiento como extranjeros que no habían violado la legislación migratoria australiana y que habían llegado a territorio australiano, no por su propia voluntad, sino con motivo de una detención. Esa nota solicitaba también la inmediata liberación del observador de la DINARA, señor Mario Andrés Morales, que en virtud de su calidad de observador y de las tareas propias de su función no posee el poder necesario para interferir con las directivas del barco ni para definir su derrotero. Además, se destacó que, en virtud de hallarse en cumplimiento de una función pública a bordo del buque, Uruguay entendía, y entiende, que no podía ser retenido ni sometido a juicio por tribunales de un tercer Estado, en tanto la costumbre y prácticas internacionales determinan que los Estados y sus funcionarios, en cumplimiento de funciones estatales, no están sometidos directa o indirectamente a la jurisdicción de otros Estados.

La Embajada de Australia en Buenos Aires, por nota 4/04, del 11 de febrero, contestó a la nota anterior informando que el capitán del buque, el primer oficial, el segundo de a bordo y otros dos tripulantes habían sido formalmente acusados. El resto de la tripulación se encontraba

en el centro de detención de inmigración de la ciudad de Perth.

Concomitantemente con estos acontecimientos, el Embajador de la República en Australia realizó diversas gestiones y mantuvo varias reuniones con jerarcas de la Cancillería australiana a los efectos de encontrar una solución rápida al problema. Concretamente, se reunió con la señora Subsecretaria Joanna Hewitt y la asesora legal Marina Tsirbas, con el Director para América Latina, Tim Kane, y con la Encargada de Asuntos de Uruguay, Meikei Floch. A su vez, la Dirección General de Asuntos Políticos se ha mantenido en constante comunicación telefónica y epistolar con la Embajada australiana en Buenos Aires. Asimismo, el propio Subsecretario de la Cancillería, Embajador Guillermo Valles, mantuvo una comunicación telefónica directa con la señora Hewitt, efectuando un planteo fundamentado de la situación.

El día 13 de febrero se tomó conocimiento de que, una vez cumplida la etapa de investigación, efectivamente se habían presentado cargos contra todos los tripulantes, quienes aún se encuentran detenidos a la espera de que se inicie la etapa jurisdiccional. Ello fue reconfirmado por medio de una nota, la N° 5/04, de la Embajada de Australia, de la misma fecha, donde se indica que los tripulantes fueron acusados -leo textualmente- "de utilizar un buque extranjero para pescar en la zona de pesca australiana".

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en su artículo 73 -que ha sido citado con antelación por el señor Legislador García Pintos-, en los numerales 2 y 3, establece que las sanciones tomadas por el Estado ribereño por violaciones de las leyes y reglamentos de pesca en la zona económica exclusiva no pueden incluir penas privativas de libertad ni ninguna otra forma de castigo corporal. Este es, sin duda, un punto central en este planteamiento.

En dicha nota, asimismo, se señala que se ha fijado fianza para los 35 tripulantes detenidos, 11 de ellos uruguayos, que quedarían en libertad contra el pago de la fianza y bajo determinadas condiciones, como son la entrega de los pasaportes y libretas de marinero, permanecer en el área metropolitana de Perth, permanecer a más de cien metros de distancia del puerto de Fremantle y presentarse dos veces por semana ante la policía de Fremantle. Asimismo, serían alojados en un lugar a determinar por la autoridad de administración de pesca de Australia.

Cabe señalar que la decisión de presentar la acusación formalmente contra los tripulantes fue tomada por la Dirección Nacional de Procesamiento Público, que es un organismo independiente que toma sus decisiones en base a la política que en esta materia de procesamientos sigue Australia.

La Empresa Alcimar, propietaria del buque, pagó la fianza de los primeros cinco acusados, entre ellos, el capitán uruguayo, y en virtud de ello, estos han sido liberados. En cuanto al resto de la tripulación -35 personas-, la empresa ha manifestado a través de sus representantes no estar en condiciones de poder cubrir la fianza fijada en 5.000 dólares australianos por tripulante.

En cuanto al observador de la DINARA, señor Mario Andrés Morales, luego de haber prestado declaración escrita, como fuera instruido conjuntamente por esta Secretaría de Estado a mi cargo y por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, no recibió cargos en su contra y afortunadamente regresó a Uruguay el viernes 13 de febrero.

El día 16 de febrero, la Cancillería, continuando su intercambio de notas, reiteró su preocupación por la detención de los miembros subalternos de la tripulación, insistiendo en la necesidad de su pronta liberación en función de la aplicación de la CONVEMAR.

La situación actual de los tripulantes es la de encontrarse, como lo ha dicho el señor Legislador García Pintos, en una prisión de máxima seguridad. Se encuentran separados del resto de los prisioneros, en buen estado de salud, según la información recibida, y el trato que reciben por parte de la autoridad australiana, fuera naturalmente de las condiciones antes señaladas, es calificado como correcto. Tres tripulantes que en su momento habían iniciado una huelga de hambre, han desistido de ella. Los tripulantes son visitados diariamente por la señora funcionaria consular.

La Cancillería ha mantenido contactos con los familiares de los tripulantes uruguayos detenidos que así lo han solicitado, a efectos de mantenerles debidamente informados sobre la situación en que se encuentran. Asimismo, la Cancillería ha realizado cinco reuniones con directivos del Sindicato Unico Nacional de Trabajadores del Mar y Afines, que han sido recibidos en distintas circunstancias por el señor Subsecretario, por el señor Director y por el señor Subdirector de Asuntos Políticos, además de los frecuentes contactos telefónicos mantenidos.

Asimismo, la Cancillería ha convocado a la señora Embajadora de Australia concurrente en Uruguay y se hará presente en nuestras oficinas en los próximos días. En este punto no puedo ser más preciso que lo indicado.

En suma, para concluir esta primera parte de una exposición puramente fáctica, la Cancillería ha desarrollado todas las competencias que le son propias, dirigidas fundamentalmente a determinar las condiciones en que se encuentran los tripulantes detenidos o retenidos, su propia situación y las perspectivas ante las cuales se encuentran. Es evidente que este tema tiene algunas características que vale la pena detenerse a analizar.

La empresa privada titular no ha hecho efectiva la fianza

por la totalidad de los 11 tripulantes uruguayos. Por lo tanto, no ha habilitado el mecanismo de la liberación inmediata, que aparece previsto en las normas que aquí se han citado con bastante precisión anteriormente.

Por otro lado, también es necesario tomar en cuenta qué cosas podemos seguir haciendo a partir de esta circunstancia. Están fijadas para las próximas horas y para los próximos días -se ha solicitado así, con esa urgencia- sendas entrevistas del Embajador de Uruguay en Canberra, Australia, con los Ministros de Pesca, de Relaciones Exteriores y de Justicia. La reunión con el de Pesca tendrá lugar hoy de noche, a la hora 23 de Uruguay, que creo es la hora 13 de mañana en Australia. Por lo tanto, estas gestiones de las que estoy hablando están en curso. No son gestiones proyectadas, sino en curso. Cabe preguntarse, naturalmente, qué puede suceder con estas gestiones, si serán exitosas, si no serán exitosas. Esto requiere hacer una breve recapitulación.

El caso está abierto bajo legislación australiana, jurisdicción bajo la cual han acaecido los hechos que nos ocupan. Quiere decir que, desde el punto de vista internacional, no estamos en presencia de la aplicación de la jurisdicción uruguaya. A mí se me ha convocado como Ministro de Relaciones Exteriores y yo voy a contestar en esa calidad. Lo que estamos tratando de determinar son los límites dentro de los cuales puede operar esa jurisdicción australiana, que no puede ser abusiva, que no puede violar derechos humanos, que debe respetar las obligaciones de no aplicar por vía indirecta penas privativas de libertad. La pena privativa de libertad podría aplicarse por el mecanismo habitual de una sentencia o por la demora del propio proceso si durante su transcurso se mantiene a esas personas sometidas a detención. Eso es lo que estamos tratando de evitar: que el procedimiento mismo configure una situación de retardo, de omisión, de demora, de aplazamiento que, en definitiva, lleve a que el resultado sancionatorio no se obtenga a través del fallo que ponga punto final al juicio, sino a través de la demora en el procedimiento. Es decir, estamos reclamando a Australia diligencia; le estamos reclamando a Australia que tome en cuenta que la propia CONVEMAR ha dicho que en estos casos no procede la aplicación de sanciones privativas de libertad. Ese es nuestro tema.

¿Qué avenidas podemos recorrer para alcanzar ese objetivo? Este fue un problema delicado. No fue fácil; comencemos por reconocerlo. No presenta aristas fáciles desde el momento en que se ha abierto un caso y los tripulantes están sujetos a proceso. Quiere decir que el tema está saliendo de la esfera administrativa para entrar en la esfera jurisdiccional. Por lo tanto, tendremos que seguir ejerciendo los mecanismos de protección a distancia, que naturalmente tendrán el ritmo y el "in crescendo" que debemos darle de acuerdo con la forma en que vaya reaccionando la autoridad australiana. Esta noche tendremos una respuesta del Ministro de Asuntos Marítimos en el caso concreto de la pesca; en el correr de los próximos días, tendremos también una respuesta del señor Ministro de Relaciones Exteriores y del de Justicia.

Por lo tanto, seguiremos en forma consistente en esta acción institucional, jurídica, política, diplomática, con todos los rasgos propios de una gestión internacional, tratando de persuadir a la autoridad australiana de que debe reponer esta decisión, de que debe revisarla y de que puede seguir con su trámite sin la privación de libertad de los tripulantes, sometidos a formas severas de prisión.

De modo, pues, que este es un asunto en curso. No vengo a dar cuentas hoy a la Comisión Permanente de un asunto concluido. Vengo a informar de algo que está en proceso, que está en gestión, que nos demanda y nos demandará gestiones diversas en los niveles que sean necesarios, en todos los niveles, como lo hicimos en el caso del Viarsa y como lo haremos en este.

Naturalmente que aquí también hay un tercero que no podemos dejar de mencionar, que es el agente privado, el armador, de cuya disponibilidad para el depósito de una fianza o garantía suficiente dependería la libertad inmediata de los tripulantes. Desconozco, y lo digo con mucha franqueza, si existe en la legislación material uruguaya, en el orden jurídico uruguayo, un dispositivo que habilite a algún tipo de gestión preceptiva, vinculante, que obligue al armador, sujeto por bandera a la ley uruguaya, al orden jurídico uruguayo, a prestar esta fianza. Yo no lo he encontrado en los textos internacionales que he consultado. No sé si ello existe en alguna legislación internacional. Me temo que no. No lo sé, pero me temo que no, porque de haber alguna norma en esta materia la habríamos encontrado. Hemos rastreado los convenios de la OIT y hemos examinado con cuidado el decreto del año 1997 que crea la Comisión de los tres Ministerios -que ha sido mencionada, inclusive, por el sector obrero en determinadas circunstancias-, y no hemos encontrado en ellos ninguna norma que habilite el ejercicio de una imposición al armador para que haga efectiva la fianza. Quiere decir, por lo tanto, que estamos apostados a nuestras propias fuerzas.

En esta materia, ¿cuál es nuestra idea? Nuestra idea es que si estas gestiones que estamos llevando a cabo, que estamos profundizando, que estamos extendiendo, que en algunos casos estamos reiterando, y en otros ensayando otras vías de negociación, fracasaran -no adelanto un fracaso ni un éxito; estoy trabajando con hipótesis que debo plantear con probidad porque venir a la Comisión Permanente implica, entre otras cosas, mostrar con claridad el camino a recorrer-, entonces tendremos que medir cuál es el tipo de protección internacional a dispensar a estos tripulantes.

Ustedes saben que anda por ahí una figura muy conocida, que viene de una larga historia del mundo internacional, que es la protección diplomática. Normalmente, en la historia de las relaciones internacionales, la protección diplomá-

tica la han ejercido los fuertes sobre los débiles: la han aplicado los países fuertes para proteger a sus nacionales respecto de una presunta lesión o ataque a sus derechos por parte de un país débil. Aquí la hipótesis sería la opuesta: la de un país débil en términos comparativos -no débil en derecho, no débil en justicia, no débil en legitimidad; sí en términos de poder y de realidad- porque los detenidos están allá y nosotros estamos acá. Es decir, acá hay un trámite a distancia y hay una jurisdicción actuante que es extranjera. Por lo tanto, tenemos las limitaciones propias de actuar a distancia. No es la primera vez que me toca participar de situaciones en las que hay que actuar a distancia.

Por consiguiente, no excluimos mecanismos de una naturaleza un tanto diversa de la que tienen los que hoy estamos utilizando. Pero también decimos que estamos dispuestos a recorrer con Australia un camino de arbitraje o conciliación; es decir, la Cancillería no resigna la posibilidad de abrir una mesa de diálogo, como se dice ahora con frecuencia. No quiero usar el término en un sentido banal o de circunstancia, sino pensando efectivamente en la construcción de una fórmula de encuentro en la que podamos mirar este problema en perspectiva, partiendo de la base de que si estamos ante un fenómeno infraccional, tiene la medida que tiene y tiene la importancia que tiene, pero no constituye un delito de lesa nación, ni un crimen contra la humanidad ni un crimen de esos en los que la Justicia mundial pueda sentirse de alguna manera conmovida por haber sido afectados los valores esenciales que informan el derecho internacional. Estamos en presencia de una situación que debemos administrar, pero no de una que pueda servir como una especie de paradigma de lo que es la imposición del derecho de uno sobre otro.

Por lo tanto, esa es nuestra visión, ese es nuestro encargo y esa es nuestra respuesta a las preguntas que aquí se han formulado.

Hay varias preguntas que están claramente dirigidas a mi colega de Ganadería, Agricultura y Pesca, quien se tomará su tiempo para contestarlas.

Quiero decir que en la tarde de hoy no he entrado ni voy a entrar en la discusión sobre cuáles son las consideraciones de Uruguay sobre la zona económica exclusiva de las islas McDonald y Heard; no lo voy a hacer porque ese no es mi tema hoy. Mi tema hoy no es discutir la jurisdicción australiana; es ver cómo podemos actuar sobre los efectos que el ejercicio de esa jurisdicción está teniendo sobre personas que están sometidas a las autoridades australianas, que son los tripulantes. Lo que me interesa discutir es la suerte de esos once tripulantes; no me interesa discutir un laudo arbitral o una sentencia de la Corte Internacional de Justicia que dentro de cinco, seis o siete años diga si las aguas que circundan esas islas son o no zona económica exclusiva; ese será un tema a considerar fuera de circunstancias tan dramáticas y precisas como las que hoy estamos viviendo. En cualquier caso, es bueno recordar que la Cancillería de esta manera no está resignando ningún derecho, pero tampoco está contestando -contestando en términos jurídicos- el ejercicio de la jurisdicción por parte de Australia porque, reitero, ese no es el tema que tenemos por delante.

Podría haber otras cosas también en esa pregunta que quizás en otras circunstancias valdría la pena examinar en torno a esta isla -que es más grande que el departamento de Montevideo-: que tiene una fauna autóctona importante, que en su momento ha sido objeto de explotación científica e inclusive comercial, que ha sido visitada en distintas oportunidades por investigadores y que desde la época en que pasó del dominio de Gran Bretaña al de Australia ha dado lugar a una serie de acciones concretas en su superficie.

Más allá de estos detalles y de todas estas circunstancias, estoy absolutamente convencido de que lo que la Cancillería debe seguir haciendo es persistir de modo contumaz -si cabe la expresión- en la línea que ha mantenido desde el comienzo de este conflicto y mantener debidamente informado a este Cuerpo -como corresponde-, en la forma que así se disponga, sobre lo que pueda producirse en los próximos días.

Por ahora, es cuanto quería decir.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Señor Presidente: creo que es buena la oportunidad para explicar con precisión el trabajo que se ha hecho en este tiempo, puesto que el señor Legislador Rubio trajo a colación algunas de las observaciones o comentarios que se hicieron en esta Casa respecto de la evaluación del tipo de control que Uruguay hacía y hace a los buques de su bandera dotados de permisos de pesca.

Uruguay dispone de una legislación exigente que establece -como bien decía el señor Legislador García Pintos- muy importantes requerimientos a efectos de garantizar el fiel cumplimiento de las normas internacionales de pesca. En ese orden, disponer obligatoriamente de equipos de monitoreo satelital y de un observador a bordo, constituyen elementos de control internacionalmente aceptados para ese fin y para el combate de la pesca ilegal, no registrada ni regulada. Ambas medidas, complementadas con la necesaria inspección y certificación de descarga en puerto, constituyen los elementos indispensables para el combate de la pesca irregular que han sido determinados y acordados en todas las convenciones internacionales respecto del manejo responsable de la actividad pesquera.

Los acontecimientos acaecidos a mediados de 2003, que determinaron una situación particular respecto del Viarsa I, motivaron el llamado a Sala de quien habla junto con otros Ministros para explicar la situación. Concurrieron el Canci-

ller y los Ministros de Trabajo y Seguridad Social y de Defensa Nacional junto con quien habla. Allí se hicieron diversas denuncias específicas -también las hubo a nivel internacional- sobre tres buques de bandera uruguaya, incluido el Viarsa I, que fue el buque apresado en aquella circunstancia.

El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, a través de la DINARA y en coordinación con las autoridades internacionales -Uruguay, a través de varios de los aquí presentes, concurrió a la reunión de la CCRVMA en Australia, donde se adoptó una serie de medidas para crear un control más férreo sobre las situaciones de estos buques-, en esa ocasión estableció una serie de disposiciones, algunas de ellas coordinadas y otras impuestas unilateralmente por nuestro país, para lograr un control más apropiado sobre la flota pesquera que ostenta el pabellón nacional.

Primero dispuso la inspección de buques sospechosos. En base a una serie de observaciones existentes, tanto a nivel internacional como de la propia DINARA -muy especialmente por las observaciones hechas por la DINARA-, respecto de buques sospechosos, se estableció su inspección inmediata. Se dispuso la inspección de toda la flota, según las convenciones internacionales. También se dispuso la gestión conjunta con otros organismos, especialmente con la Prefectura Nacional Naval, a los efectos de realizar inspecciones donde correspondiera. Para su inspección se indicó a los buques que volvieran a puerto uruguayo o, en su defecto, que solventaran los gastos que determinara la inspección en puertos de terceros países con la rigurosidad que correspondiera, a los efectos de que integrantes tanto de la DINARA como de la Prefectura Nacional Naval inspeccionaran debidamente esos buques para determinar el cumplimiento de las normas internacionales. En esa misma resolución el Ministerio dispuso la suspensión cautelar inmediata de quienes incumplieran estas disposiciones. Dichas normas implicaban adicionalmente que sólo se podía descargar la pesca fuera del territorio nacional si el buque tenía observador a bordo, si tenía VMS en condiciones -o sea el monitoreo satelital en condiciones, debidamente precintado-, si tenía certificado de la Prefectura Nacional Naval y certificado del Banco de Previsión Social, de modo tal de garantizar el cumplimiento estricto de todas las disposiciones que existen a nivel de la reglamentación nacional de pesca.

Asimismo, a los buques se les dio plazo hasta el 1° de enero de 2004 para regularizar esa situación. En aplicación de estas disposiciones, la DINARA, ante el incumplimiento de las mismas, procede mediante la Resolución N° 452/03, del 26 de diciembre de 2003, a suspender el permiso de las empresas Kessel S.A. y Vakin S.A. por el buque pesquero Lugalpesca, de categoría D; a través de la Resolución N° 453/03, de 26 de diciembre de 2003, suspende el permiso a la empresa Balir S.A., en propiedad del permiso de pesca sobre el buque pesquero Eclipse XI, de categoría C; por Resolución N° 454/03, del 26 de diciembre de 2003, no renueva el permiso a Pinter S.A. para la explotación del buque pesquero Mar de Escocia, de categoría C; por Resolución N° 014/04, de 16 de enero de 2004, procede a la suspensión del permiso de Amarten S.A. sobre el buque pesquero Sherpa Uno, de categoría D; por Resolución N° 022/04, del 26 de enero, procede a la suspensión de Nielcor S.A. del buque pesquero Atlantic 52, de categoría D; por Resolución N° 038/04, del 12 de febrero, se procede a la suspensión de Meditor S.A., buque de pesca Ave Phoenix, permiso de pesca categoría D; finalmente, por Resolución del 17 de febrero en virtud de las declaraciones del observador y de los sucesos conocidos, procede a la suspensión del permiso de pesca de Bladicor S.A. y Alcimar S.A. por el buque pesquero Maya V, de categoría D. Es decir que justamente en atención a la rigurosidad adicional que se le impone a todo el sistema del permiso de pesca, Uruguay controla efectivamente y en función de eso ejerce su jurisdicción sobre los buques de pesca.

Por lo tanto, de alguna forma no es de recibo el comentario de que no podemos sostener el patrimonio de lo que no podemos controlar, puesto que sí podemos hacerlo, puesto que sí lo estamos haciendo y puesto que sí estamos ejerciendo con la máxima rigurosidad posible la jurisdicción que tenemos sobre permisos de pesca, en atención a que Uruguay tiene un compromiso muy firme con toda la reglamentación de pesca responsable, precisamente, para preservar el patrimonio, que entendemos que no lo preservamos no pescando en aguas internacionales, sino haciéndolo responsablemente.

En función de eso hemos llevado a cabo una serie de actividades claramente coincidentes con todas las reglamentaciones internacionales, con una rigurosidad probablemente desmedida para lo que está acostumbrada la situación internacional, en el entendido de que era necesario realizar una labor muy fuerte, como la que se hizo también en la CCRVMA, apoyando las más severas sanciones para aquellos que incumplan y estableciendo, con el voto de Uruguay y con el beneplácito de toda la comunidad internacional, todos los controles necesarios.

Es decir que a los efectos de controlar y preservar ese bien común, que es la pesca en aguas internacionales, Uruguay tiene un compromiso ineludible, que además está fuertemente vinculado a la importancia que para nuestro país tiene la pesca en esas aguas internacionales, puesto que constituye un recurso que perfectamente puede solventar el mantenimiento, el sostenimiento de muchas familias uruguayas que dependen de eso. Y preservar ese patrimonio implica dos cosas: participar en la pesca en aguas internacionales y hacerlo con máxima responsabilidad y rigurosidad. Uruguay está dando muestras, quizás sobradas, de esa rigurosidad cuando, como decía, tenemos siete buques a los que sin ninguna denuncia internacional y en la mayoría de los casos sin otro argumento que nuestra propia legislación, se les han suspendido los permisos y en algunos casos se ha procurado el desembanderamiento a nivel de la Prefectura Nacional Naval, haciendo las comunicaciones pertinentes a todas las convenciones internacionales.

Esta secuencia de hechos demuestra claramente ese compromiso asumido por la autoridad pesquera uruguaya de hacer cumplir a total cabalidad la normativa nacional e internacional, desestimulando totalmente la participación de buques de pesca irregular bajo el pabellón nacional. Si bien cada una de estas medidas -la presencia del observador, la existencia de VMS, el control en puertos "per se", el establecimiento de una inspección en destino, la certificación de la carga de acuerdo con las normas internacionales, el control que se hace en los puertos nacionales de la descarga en consonancia con estos temas- aisladamente no constituyen garantías suficientes, en conjunto sí son un fortísimo respaldo.

Por otra parte, además de las normas "stricto sensu", Uruguay ha establecido un conjunto de mecanismos para implementar esas normas que han sido importantes también en el caso particular del buque pesquero Maya V, dado que en su última marea este buque fue inspeccionado directamente en Namibia por personal de la DINARA y de la Prefectura Nacional Naval y que en esa ocasión se inspeccionó debidamente su equipo de VMS, se precintó en forma correcta y se embarcó el observador, como corresponde a la legislación nacional. En esas condiciones el barco partió de Namibia y se recibieron posiciones hasta el día 15 de enero. Ese día el barco dejó de emitir señales.

Hay que destacar que el posicionamiento del barco se emite directamente desde el barco al satélite, desde allí a la base de tierra que, a su vez, lo remite a la Prefectura Nacional Naval. Quiere decir que el posicionamiento del barco se establece con independencia del observador. Este es personal técnico que está encargado de observar debidamente los procedimientos de pesca, si el barco pesca o no y qué pesca, si el barco cumple estrictamente con los procedimientos no sólo de la pesca responsable, sino también del manejo del barco respecto a la población de aves marinas.

Aparentemente, el 21 de enero se avista el barco por parte de la nave australiana N° 152, según lo ha citado el señor Ministro de Relaciones Exteriores. El barco fue abordado el día 23 de enero. La posición del buque en el avistamiento dista más de dos mil millas de la posición establecida por el VMS con anterioridad; la última posición conocida fue la trasmitida el 15 de enero. El buque es apresado y se toma declaración al observador, de acuerdo con los procedimientos que han sido destacados en Sala. Según las declaraciones hechas tanto en Australia como en Uruguay por el propio observador, los responsables del buque le habrían sugerido que efectuarían maniobras irregulares. El buque habría estado pescando en el momento de su avistamiento y por varios días anteriores en la zona de la CCRVMA, para lo que no tiene permiso.

Por lo tanto, dado que el VMS no habría sido violado en su precintado -así lo declara expresamente el observador-, parecería que es imposible que fuera cierta la posición que se señaló en el momento que deja de trasmitir. Es decir que cabría la posibilidad de que el 15 de enero el barco estuviera en la posición informada por el VMS, pero eso es incompatible con las declaraciones del observador, quien dice que días antes del avistamiento del barco este permanecía pescando en esa zona. Asimismo, hay una serie de declaraciones que determinan que las autoridades del barco cortaron las líneas y abandonaron las artes de pesca al momento del avistamiento y dispusieron una serie de procedimientos para eliminar toda evidencia de que el barco hubiera estado pescando. Esto sugiere que existiría una modalidad electrónica para alterar las señales, que sería utilizada para enviar señales engañosas al VMS. La observación del observador denota la desaparición de algunos equipos del puente del barco, lo que implicaría que esa alteración podría ser realizada en el propio buque y no en las bases de tierra, que es la otra alternativa en la que se podría manipular la situación.

Esto ha sido informado debidamente a la Prefectura Nacional Naval, que es la que tiene la responsabilidad en la regulación de la navegación y en el registro de la sucesión de puntos que marcan la derrota del buque. La desaparición de esos equipos de computación sugiere eso. Independientemente de las infracciones cometidas a la ley australiana y a los códigos internacionales, el buque pesquero habría violado flagrantemente las normas uruguayas: primero, pescando donde no tenía permiso; segundo, no comunicando la salida de la zona 41, que era su zona de pesca autorizada; y, tercero, engañando en forma premeditada -aparentemente- sus posiciones y también engañando a la autoridad pesquera por vía telefónica, cuando esta se comunicó con el capitán del buque.

Es decir que, como bien decía el señor Legislador García Pintos, existe una situación irregular que será comprobada fehacientemente en el proceso en curso con un pedido por parte de la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos de penas muy severas respecto a la situación del buque, con la colaboración estricta de todas las autoridades uruguayas, con la instrucción que se le diera oportunamente al observador, tanto por parte del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca como de la Cancillería, de que coopere efectivamente en el esclarecimiento de la verdad.

En el momento en que tuvimos esa comunicación no teníamos presente la situación real del buque ni cuáles serían las declaraciones de nuestro observador, como tampoco las tuvimos en el momento en que ordenamos al observador del Viarsa I que diera las declaraciones que correspondieran en el proceso anterior. Lo que claramente queda establecido aquí es que gracias a la presencia de ese observador y al compromiso de la autoridad pesquera nacional con las reglas internacionales de pesca responsable, este proceso se va a dar de la misma forma en que se dio el proceso del Viarsa I. En este caso parecería ser que es contra un buque uruguayo; en el otro caso las autoridades uruguayas claramente tienen un caso contra el Viarsa I, aunque aparentemente, según la información que tenemos, las autoridades australianas no tienen un caso contra el Viarsa I, por lo que no han podido actuar en consecuencia.

Insisto en que me parece que es un elemento primordial el hecho de que las autoridades uruguayas hayan tenido la capacidad y la disposición de mantener el observador a bordo y el hecho de que el observador haya cumplido cabalmente con su función de modo de inculpar debidamente a quien corresponde. En este caso parecería ser que este buque -lo determinará el proceso que corresponda- es culpable de varias irregularidades, en el ámbito nacional y eventualmente en el internacional. Aclaro que esta posición respecto al observador ha sido plenamente reconocida por Australia, así como también la cooperación que ha tenido Uruguay, tanto en ocasión de la reunión de la CCRVMA realizada a fines del año pasado como en el momento actual.

SEÑOR FALERO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Sí, señor Legislador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR FALERO.- Señor Presidente: el señor Ministro estaba haciendo referencia a las responsabilidades en este caso particular de los armadores del Maya V.

A mí me preocupa que tenemos a once ciudadanos uruguayos detenidos y encarcelados en Australia y, hasta donde yo sé, el acceso al puente de los buques pesqueros no es, precisamente, libre para los marineros. Hasta donde sé, en un buque pesquero el capitán de pesca, el jefe y ayudante de cubierta y, de pronto, el observador, son los que tienen acceso al puente.

Los marineros saben que están en una zona por debajo del paralelo 50 si ven un iceberg; de lo contrario, no saben dónde están. No tienen la menor idea acerca de en qué lugar está pescando el barco; no tienen acceso a la información que ubica al barco en una zona no autorizada, de acuerdo con el rango y el permiso de pesca que tiene el barco.

A mi juicio, estos once marineros podrían estar pescando sin saber exactamente dónde estaban, salvo que vean los icebergs. Quiero saber si efectivamente esto es así. Asimismo, deseo saber si el conocimiento cabal y pleno de la ubicación del Maya V era compartido por estas personas que estaban en el puente o que están habitualmente en el puente del barco, y si era sabido por los marineros o no. Este no es un tema menor. Digo eso porque este tipo de pesca responsable hace que hablemos de algunas organizaciones internacionales no gubernamentales como Greenpeace, por ejemplo, pero también podríamos hablar de organizaciones internacionales no gubernamentales que tienen que ver con los derechos humanos, como Amnistía Internacional. Y yo quiero saber qué pasa en definitiva si aquí hay derechos humanos de los marineros uruguayos que están siendo conculcados de alguna manera y cuál es la expresión de estos organismos internacionales, salvo que piensen que vale más el derecho de la merluza negra que el de los marineros uruguayos.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Señor Presidente: creo que lo del señor Legislador Falero más que una interrupción es una nueva pregunta, y voy a ponerla en la cola de interrogantes al señor Canciller. Pero me adelanto a decir que desde el punto de vista del posible engaño a la tripulación es claramente posible que haya sido engañada o que, por lo pronto, no tuviera conocimiento cabal, exacto de dónde estaba pescando. El engaño que eventualmente se hace al propio observador, con una lectura engañosa, con la alteración del equipo electrónico, estaría dando esa situación. Por lo tanto, eso refuerza la posición -me animo a decir, sin temor a equivocarme- que han tenido la Cancillería uruguaya y el Gobierno uruguayo en su conjunto -con el respaldo del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca- en cuanto a sustentar muy fuertemente la idea de que la tripulación no tendría causa en este caso. Pero eso es más de la jurisdicción del señor Canciller. Sin perjuicio de ello, me adelanto a decir que es muy posible que no tuvieran idea de lo que pasaba y, además, que no tenían ninguna clase de autoridad para definir cambios de rumbo.

En este punto, me parece relevante destacar la notoria mejoría que ha habido en los mecanismos de coordinación entre las autoridades actuantes. Sin perjuicio de las responsabilidades particulares de cada uno de los Ministerios o de las entidades del Estado actuantes, algunas de las cosas que ya he leído demuestran un fortalecimiento muy claro de la coordinación; en el caso particular de las acciones que se han estado emprendiendo con relación a la tripulación, a las instrucciones y a la liberación del observador, se demuestra una coordinación muy fuerte y clara entre la Cancillería uruguaya y el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Esto ha sido muy útil al momento de afianzar los derechos del observador como funcionario uruguayo y de reclamar la liberación del personal subalterno del buque pesquero en cuestión, de acuerdo con una argumentación claramente alineada con la que el señor Legislador Falero ha marcado, como también fue hecho en una ocasión anterior por parte del señor Legislador García Pintos. Sin perjuicio de que mis conocimientos jurídicos son escasos, es claro que la argumentación esgrimida por las autoridades uruguayas ha ido en esa línea, reclamando clara y firmemente la liberación de la tripulación subordinada del buque.

Intentaría hacer un repaso rápido de algunas de las preguntas que se me hicieron en forma concreta, porque creo que vale la pena contestar con precisión algunas cosas.

El señor Legislador García Pintos preguntaba dónde está declarada como especie reservada, en extinción o protegida la merluza negra. La especie está declarada controlada dentro y fuera del área de la CCRVMA como consecuencia del propio convenio de conservación de los recursos vivos marinos de la Antártida. Ello impone el deber de informar cuantitativa y cualitativamente las capturas realizadas, con detalles técnicos, a la Dirección de la CCRVMA.

En ese contexto, aunque no sé si forma parte de alguna de las otras preguntas, vale la pena recordar que Uruguay es el cuarto o quinto pescador de merluza negra en el mundo. Groseramente, en el mundo se comercializan unas 30.000 toneladas de merluza negra y Uruguay pesca y comercializa algo más de 2.000 toneladas, es decir, un poco más del 7% de la captura total, lo cual significa una posición de relativa importancia, que hay que mirar con bastante minuciosidad porque, en realidad, detrás de algunas de estas acciones también hay una razón de competencia. Se habla de preservación del patrimonio, pero nos estamos refiriendo a una especie que se pesca relativamente poco, que tiene un altísimo valor y, por lo tanto, la competencia de las distintas naciones y de las diferentes empresas sobre ese recurso es muy fuerte. Por ello, es necesario y relevantísimo mantener la máxima rigurosidad para sostener el esfuerzo de pesca sobre este y otros recursos internacionales, lo que se está enfatizando fuertemente.

SEÑOR RUBIO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Sí, señor Legislador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR RUBIO.- Señor Presidente: estoy tratando de aclarar las cosas porque, como es obvio, estos temas me son bastante ajenos.

El señor Ministro dice que en realidad está todo bien, que Uruguay ha hecho todos los esfuerzos en materia de controles y demás y que, en fin, ahí hubo un comportamiento que explicaría el resultado. Ahora bien; yo tengo una serie de confusiones con respecto a la información, porque he estado con miembros del SUNTMA -Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines-, quienes me indican que, solicitada la información sobre quiénes y cuántos eran los uruguayos que tripulaban este barco, el día 29 de enero reciben una comunicación oficial -tengo aquí el fax de la Dirección Registral y de Marina Mercante- que establece una nómina de 13 personas en la que -esto me llama la atención; no entiendo mucho- aparece como marinero el señor Mario Andrés Morales y al lado, en forma manuscrita, se escribe "observador"; no sé si esto corresponde. Después reciben una nómina completa de la tripulación, compuesta de 27 personas, lo que indicaría que se estaría cumpliendo con las disposiciones legales que refieren al 50%; estaban en ese piso. Pero luego reciben un fax oficial de Prefectura en el que aparece una nómina de 41 tripulantes.

Mirando esta documentación pregunto cómo debe interpretarse el conjunto de estos datos, si ha habido confusiones, si se estaba cumpliendo con las disposiciones legales en materia de tripulación o si esto tiene alguna otra explicación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Señor Presidente...

SEÑOR GARCIA PINTOS.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Sí, señor Legislador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR GARCIA PINTOS.- Señor Presidente: la pregunta del señor Legislador Rubio es pertinente, pero tal vez no lo sea ahora, porque el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca venía desarrollando el hilo de las respuestas a las preguntas que nosotros y el propio señor Legislador le hicimos llegar. Esta pregunta que hace ahora no la vi entre las seis que hizo llegar por escrito y tampoco figura entre las mías. Lo que yo creo es que si el señor Ministro ya empezó con la respuesta a la cuarta pregunta que habíamos formulado y posiblemente en lo que tiene que ver con su Ministerio continúe -si es que hay alguna de esas en la lista de seis preguntas del señor Legislador Rubio que el señor Ministro entienda que debe contestar-, sería importante seguir en ese orden a los efectos de no estar saltando de un tema a otro. Si se sigue el orden de nuestras preguntas, se advierte que hay tres que están vinculadas con la especie.

En ese sentido, aquí se han dicho cosas importantes y estamos esperando una cifra, porque preguntamos qué parte de los US$ 130:000.000 del producto pesquero uruguayo corresponde a la pesca de la merluza negra. El señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca dijo, además, algo importante en cuanto a que somos el cuarto o quinto país pescador de merluza negra o bacalao de profundidad. Eso es importante; habló de un 7%. Es decir que nuestro país realiza un 7% de estas capturas. Esto es importante para nosotros y también nos pone en una situación de competencia con potencias marítimas que tienen una experiencia que, sin duda, es importante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR RUBIO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Sí, señor Legislador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR RUBIO.- Señor Presidente: mi ánimo es que el orden lo determinen los señores Ministros, que son los que contestan las preguntas que formulamos. Las inquietudes van surgiendo, como estas que parten de informaciones más recientes; yo simplemente las planteo.

Básicamente, me interesan dos cosas: la situación de los uruguayos, como a todos, y la gestión que ha tenido nuestro sector público en este asunto, amén de otras consideraciones que podríamos hacer sobre lo que significa esta riqueza pesquera, el patrimonio y todo lo demás. Creo que son las cosas que nos preocupan más. Frente a esto, hay inquietudes de los actores, no solamente de los que estamos en esta Sala sino de otros; entonces, planteamos las preguntas. El orden de las respuestas me es indiferente, siempre que se brinden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Señor Presidente: vista la interrupción, voy a intentar contestar hasta donde conozco lo que consultaba el señor Legislador Rubio.

La pregunta 5 era si en alta mar hay cupos de pesca de merluza negra acordados con organizaciones u otras naciones. No; definitivamente no hay cupos; es una especie controlada, hay que informar las capturas, pero no se establecen cupos como en el caso de otras especies, como el pez espada o los túnidos en algunos casos, en el marco del ICAT.

La pregunta 6 es: ¿cuál es el volumen anual, en dólares, por captura y exportación de merluza negra para el Uruguay? Es de entre US$ 12:000.000 y US$ 15:000.000, es decir, del orden del 10% del producto global, y algo más, entre el 10% y el 15%, del producto pesquero del país.

También se preguntó por qué los observadores de la DINARA no cuentan con mejores equipos personales para su tarea, como GPS manuales, que les permitan prescindir de los equipos del buque para su control y trasmisiones. En realidad, los GPS manuales no permiten trasmitir sino a través de las instalaciones de trasmisión del buque. Es decir que los GPS manuales permiten conectarse a una computadora o a un teléfono y enviar la información. Dependen de los equipos de trasmisión en todos los casos, hasta donde conocemos nosotros. El Ministerio ha hecho un llamado a distintos proveedores con respecto a la posibilidad de brindar GPS. Estos GPS manuales no forman parte de lo que son las convenciones; serían como una especie de herramienta adicional con la cual el observador podría controlar o leer su posicionamiento satelital más allá del que está regulado por la norma internacional, que es el que se emite desde el barco.

Nosotros entendimos que eso era una buena idea. A nivel de Prefectura se nos expuso alguna duda sobre cuál podría ser la precisión de los GPS manuales en esas latitudes, etcétera. Nosotros hemos seguido adelante en las averiguaciones y en las cotizaciones. No son equipos extremadamente caros; se podría dotar de ellos a los observadores. Probablemente, no tendrían valor de prueba, por lo menos en el marco regulatorio, pero podrían significar un aporte adicional para el manejo del propio observador. De todos modos, la labor del observador no es indicar el posicionamiento satelital que, de acuerdo con la normativa internacional, está dado por el propio VMS. La presunción de la existencia de mecanismos electrónicos para alteración de las derrotas de los buques es un tema que ha sido tratado en las convenciones internacionales y hay una preocupación particular en ese sentido. Esa preocupación es compartida por las autoridades uruguayas; lo hemos conversado y discutido a nivel de la DINARA con la Prefectura Nacional Naval. Por lo pronto, se han realizado algunas sugerencias a los efectos de que se disponga de mejor capacidad y de consultas con gente de mayor experiencia en el área de la electrónica para el manejo de este tipo de cosas, a los efectos de resolver esos problemas. De todos modos, está en curso un pedido de cotización de estos equipos y probablemente se haga alguna experiencia piloto de la cual se va a participar a otras autoridades pesqueras y a las otras Convenciones. Pero por ahora entendemos que no tendría más valor que el que podría significar para el observador tener cierta independencia en cuanto a establecer, no necesariamente con altísima precisión, la posición que tiene.

Con respecto a la pregunta 11 -cuáles son los aspectos principales a actualizar en la legislación de nuestro país con relación a la actividad de la pesca-, hay un trabajo avanzado en el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca sobre algunas modificaciones a la ley de pesca. Como es lógico, desde 1964, cuando se aprobó la ley que regula la pesca, ha cambiado una serie de situaciones, especialmente todos los aspectos relacionados con la incorporación de tecnología; ha habido avances en materia de convenciones internacionales, de pesca en aguas internacionales, etcétera. En muchos de estos casos también surge la necesidad de incrementar las sanciones para algunas de las infracciones que estamos constatando. De todos modos, si bien consideramos que es posible una adecuación y una mejora sustantiva en la regulación de la pesca, tampoco creemos que esto sea obstáculo. No es que creamos que está todo bien, como apuntaba el señor Legislador Rubio, sino que creemos que hay instrumentos que se están ejerciendo a los efectos de dar las máximas garantías, como país y como nación, y, de alguna forma, bajo esa rigurosidad de aplicación, garantizar el derecho de los uruguayos a trabajar sobre ese patrimonio,

ese bien común que es la pesca en aguas internacionales, dando posibilidades de trabajo a los pescadores uruguayos, y, además, de hacerlo con la máxima precaución y rigurosidad en la aplicación de las normas internacionales, de tal manera de expulsar definitivamente a algunos que crean que porque pudiera actuarse con cierta laxitud eventualmente en la aplicación de las normas, se podría estar cobijando a actores no deseados bajo el pabellón nacional.

Entonces, recopilando un poco las preguntas que me hiciera llegar el señor Legislador Rubio, creo que sobre la primera, en cuanto a qué sentido tiene que Uruguay arriesgue patrimonios si no los podemos controlar, he sido bastante explícito con relación a la forma en la que Uruguay está controlando. No quiere decir que los controles no se puedan perfeccionar -seguramente, seguirán perfeccionándose-, pero la aplicación de las disposiciones y de las sanciones correspondientes a nivel de todos estos buques determinan claramente la posibilidad real de controlar y que se está ejerciendo efectivamente esa situación. Además, aun a distancias muy grandes y en cooperación internacional dentro de lo que marcan los convenios, Uruguay y las autoridades pesqueras internacionales estamos trabajando para evitar la pesca irregular, la pesca ilegal, no documentada y no regulada.

Con respecto a los múltiples organismos de control, claramente existen; la pesca es una actividad compleja y la que se realiza en aguas internacionales obliga a que participen fuertemente distintas Carteras. Es obvia la importancia que tiene la participación de la Cancillería en el tema. Es obvia -y está de más decirlo- la importancia que tiene en materia de pesca la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos y también parecería razonable pensar que todo lo que tiene que ver con la acción de la autoridad marítima es necesariamente de aplicación.

De todos modos, hemos estado trabajando en una Comisión interministerial de la pesca. En algunos casos, yo he trabajado en forma personal con el señor Vicecanciller, en su calidad de Ministro interino, para elaborar una Comisión interministerial que coordinara -más allá de que hay algunos puntos específicos donde existen Comisiones interministeriales, como es el caso de la CCRVMA- todas las secciones de la pesca de una forma más orgánica.

Sin embargo, insisto en que durante estos últimos tiempos, en función también de las propias situaciones que se han ido desarrollando, la coordinación ha sido mucho más vasta que lo que era anteriormente y se ha logrado avanzar bastante en el tema. Sin perjuicio de eso, es probable que sea preciso, efectivamente, realizar ese avance que nosotros también imaginamos como necesario.

Respecto a la pregunta relativa a los dos observadores por buque y a por qué no se reforzaron los controles, puedo decir que claramente se reforzaron los controles y que en función de tal refuerzo la situación es la descrita con anterioridad y ha revertido fuertemente las expresiones de toda la comunidad internacional. Hemos hecho, por decirlo de una forma cuasi chabacana, correr sangre con el tema de los controles, y esos controles se reforzaron mucho, sin necesidad de que hubiera dos observadores por buque. La posibilidad de contar con dos observadores por buque y uno internacional fue manejada; también se hizo en algunos casos en la propia reunión de la CCRVMA y no parece ser una necesidad imperiosa. Creemos que con la prosecución de las medidas que anotábamos con anterioridad es posible manejar debidamente los controles, como se está haciendo en el momento.

Respecto de la situación y de la experiencia del observador, podemos decir que todos los observadores están sujetos a una serie de cursillos elaborados por biólogos. Hay que tener en claro que el observador es un técnico, que lo que precisamente debe observar -como bien anotaba el señor Legislador García Pintos- es cuál es la calidad de la captura, qué se captura, cuánto se captura y cuál es la captura diaria, así como también la observación de aves marinas, etcétera. Para ello, desde el año 2001 se hacen, bajo la responsabilidad de la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos, una serie de cursillos de observador, que duran entre tres y cuatro meses y que tienen una serie de exigencias importantes. Para esto basta decir que entre el 15% y el 20% de los participantes de estos cursos efectivamente recibe el título de observador. Esos observadores, que son entrenados por biólogos, pueden ser o no funcionarios de la DINARA. En este momento hay veinticuatro observadores habilitados para este tipo de actividad. Según la información que tenemos, se hacen entre tres y cuatro cursos por año y han llegado a tener cuarenta personas. O sea que, en realidad, el curso y la aprobación son bastante estrictos. En función de ello, se entiende que los observadores son personas calificadas, tanto en lo que hace a su función como en lo que hace a sus capacidades técnicas para la observación.

En este contexto, este observador en particular es un señor que tiene una vasta experiencia como pescador, tiene el curso aprobado y ha ejercido su función. En este momento no dispongo de su historial, pero, por otro lado, su presencia, su observación y sus declaraciones marcan claramente la posibilidad real de constatar, por lo menos, una falta grave respecto de la legislación y la reglamentación en Uruguay.

En lo relativo a la distancia entre el punto en el cual fue avistado y el punto que había registrado el último posicionamiento satelital, ya contesté, y respecto del equipamiento con GPS también.

En lo que tiene que ver con las responsabilidades funcionales, yo creo que acá está muy claro que no hay nadie que tenga la culpa; es que claramente hay una empresa que ha cometido una serie de irregularidades que ameritan acciones por parte del Estado uruguayo primero, del Estado

australiano después, y por parte de las convenciones internacionales.

Fue posible que esto se comprobara gracias al cumplimiento de las normas internacionales por parte de la autoridad pesquera uruguaya y también a través de la forma en la cual Uruguay, como un todo, participó y colaboró fuertemente con Australia a fin de obtener la información necesaria para establecer la causa contra el buque.

Respecto del tema relacionado con las tripulaciones, disponemos de la información de Prefectura que inspeccionó el buque a la salida y que habilitó su partida.

Personalmente, no tengo otra información acerca del rol, y creo que es una pregunta que habría que dirigírsela directamente a la Prefectura Nacional Naval. Pienso que la Cancillería podría tener alguna información adicional puesto que ha estado haciendo gestiones directas sobre la situación. Es muy claro el error que en el rol original consta respecto de la presencia del observador como miembro de la tripulación. Eso es claramente un error al momento de establecer el rol; el observador es una persona que navega en el buque pero no pertenece a la tripulación, sino que actúa, en ese caso, como funcionario acreditado del Estado uruguayo a los efectos de mantener esa situación que describí respecto de las normas internacionales. Eso, además, fue esgrimido así por Uruguay y es lo que determinó su liberación. En el momento de esgrimir los argumentos a favor de esa liberación, una de las cosas que pesaron contra la liberación inmediata del observador fue esa observación del rol. Por lo tanto, constituye un error.

SEÑOR RUBIO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Sí, señor Legislador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR RUBIO.- ¿Cómo se explica este problema de la diferencia en las nóminas? Estamos hablando en un caso de 27 -de 26 o de 27, dependiendo de la calidad- y en otro -incluido el observador- de 41. Pregunto a qué se debe atribuir esto, porque en ambos casos se trata de documentación oficial.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- No tengo esa información puesto que no corresponde a nuestra Cartera la administración, por así decirlo, del personal.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Señor Presidente: la Prefectura recibió la información de la tripulación del Maya cuando este buque partía de Namibia y en ese momento se pasó una lista de 27 personas, cuando en realidad eran 41. La información con que se revisó el dato original fue proporcionada por nuestra Embajada en Australia, que precisó el número, el rol del barco y fue enviada a Prefectura. Esta constató la diferencia entre y una otra información, certificó la validez de la rectificación o aclaración, y en el día de hoy hemos recibido del señor Prefecto una información en el sentido de que ha tomado como válida la información proporcionada por nuestra Embajada.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Me ha pedido una interrupción el señor Legislador García Pintos y se la concedo, luego de lo cual doy por terminada mi intervención.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Legislador García Pintos.

SEÑOR GARCIA PINTOS.- Señor Presidente: quiero decir algo, siempre pensando en la preocupación de la tripulación compatriota que todavía está allá -marineros que están detenidos como si fueran delincuentes, cuando no son otra cosa que trabajadores-, en sus familias y en la preocupación de todos los que estamos acá, en el Uruguay, teniendo en cuenta, además, la información que hoy hemos recogido del Poder Ejecutivo y de las autoridades especializadas en la materia y la que ha vertido especialmente el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca en cuanto a los datos que ha volcado al llegar a nuestro país -al igual que ya lo había hecho en colaboración con las autoridades australianas- el observador a bordo de este barco. Lógicamente, habrá que esperar y respetar el debido proceso, porque el Uruguay es un Estado de derecho, con garantías para todos aquellos que son investigados; en este caso, la empresa armadora, que si se equivocó o actuó de mala fe será severamente sancionada, como lo han sido otras empresas en este mismo rubro y no hace mucho tiempo.

Después de haber escuchado lo que se ha expuesto en la Comisión Permanente, creo que hay argumentos para manejar desde acá, desde nuestro país, frente a las autoridades australianas. Digo esto porque más allá de los puntos 2 y 3 del artículo 73 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en los que se dice que no se puede privar de la libertad a las tripulaciones -y, decimos nosotros, especialmente a la subalterna-, creo que está

demostrado que si hubo alguna irregularidad o alguna mala intención, nunca pudo haberla de parte de la tripulación, inocente de toda inocencia.

Por lo tanto, pensamos que este es un argumento más para seguir adelante, como lo ha venido haciendo la Cancillería, y exigir la inmediata liberación -más allá del tema de la fianza, que la empresa no ha constituido hasta ahora y no sabemos si lo va a hacer- de los compatriotas que integran la tripulación como marineros pescadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero adelantar que desde hace un buen rato estamos anotados el señor Legislador Falero y quien habla.

Tiene la palabra el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Quiero hacer una pequeña aclaración, sobre todo referida a la última intervención del señor Legislador García Pintos.

Es notorio que hemos venido desarrollando una serie de gestiones; creo que las he detallado y obran en conocimiento de cada uno de los presentes. De cualquier manera, hay algo que quisiera subrayar, porque me parece que es importante que lo tengamos en cuenta: además de las gestiones en curso -que he tratado de compartir con ustedes -, que no han concluido, me permito recordar o subrayar que dentro de una secuencia de intercambio de notas -no una nota ad hoc hecha porque teníamos esta comparecencia; una nota que corresponde al estado actual de la gestión-, por nota del día de hoy, de fecha 16 de febrero, el Ministerio de Relaciones Exteriores ha señalado que la eventual sanción a recaer con relación al delito tipificado es una multa y no la privación de libertad, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en su artículo 73, numeral 3. O sea que el Gobierno uruguayo en ese sentido ha fijado una posición y no la va a cambiar; va a seguir sosteniéndola.

Además, hemos señalado que la detención de la tripulación no puede ser mantenida en forma desproporcionada durante la sustanciación de los procedimientos investigatorios o con posterioridad a ellos. En buen romance, señor Presidente, esto significa -insisto sobre esto; lo dije al comienzo, pero quizás de una forma un tanto sumaria- que no sería aceptable para las autoridades uruguayas que el procedimiento tuviera una dilación tal que determinara que mientras se procesa la causa los tripulantes se mantuvieran detenidos, bajo forma de que aún no hay sentencia, porque, además, en este caso estaríamos de alguna manera adelantando el contenido de la sentencia, que no puede ser privativa de la libertad. De manera que es por allí que está el planteamiento del tema y es por allí que está esta secuencia de comunicaciones con los Ministros competentes: el de Pesca, el de Relaciones Exteriores, el de Justicia y con la señora representante Embajadora de Australia concurrente en Uruguay, con la que se mantendrá una entrevista en los próximos días. Es por allí que va el planteo del tema.

Hay otro punto que también quiero subrayar. Dije que estábamos pensando en mecanismos de alternativa y hablé de la posibilidad de una mesa de diálogo con el Gobierno australiano. Quiero decir que este no es un ensayo mío o un globo sonda; esto tiene fundamento en el artículo 292 de la Convención sobre el Derecho del Mar, que prevé, como una nota dominante en todo el texto, la posibilidad de que las partes convengan fórmulas para la creación de cortes, tribunales u otras alternativas para hacer posible una pronta liberación. Quiere decir que tengo un fundamento jurídico sólido, sustentable, y no una mera aspiración o pedido. Esto también lo digo porque me parece que en el curso del debate o del intercambio no ha quedado suficientemente claro que no se trata de una construcción puramente teórica o académica, sino de la puesta en funcionamiento del ejercicio efectivo de facultades que están allí presentes. De manera que también por ese lado quisiera llevar a los señores Legisladores, y sobre todo, como se ha dicho, a los tripulantes y a sus familias que viven en el país, la certidumbre de que vamos a ejercitar todos los derechos y todas las facultades que la legislación vigente nos habilita.

SEÑOR GARCIA PINTOS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR GARCIA PINTOS.- Señor Presidente: coincidimos plenamente con lo que acaba de decir el señor Canciller.

Nuestra última intervención es para aportar algo complementario y tal vez más espiritual que material. Tenemos memoria reciente de lo que acaba de decir hace no mucho rato el señor Canciller sobre las líneas en las que sigue trabajando la Cancillería para lograr la pronta repatriación de nuestros compatriotas. Simplemente, es mi deseo elaborar un pensamiento que tiene que ver con el sentimiento de que esto termine cuanto antes para nuestra tripulación. Si hubo infracción en las maniobras por parte de los responsables del barco de pesca es evidente que esa responsabilidad no puede recaer en los marineros pescadores, en la tripulación subalterna.

Con respecto a la pregunta séptima, quedó por aclarar lo que tiene que ver con los medios y los recursos apropiados para participar en los organismos internacionales de pesca, en el sentido de si se cumple con las obligaciones económicas derivadas de dicha participación. Esta pregunta fue formulada al señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca. Existe el ICAT, la CCRVMA, y nosotros preguntamos si estamos atrasados económicamente en alguna de esas membresías, porque cuando uno se atrasa sucede lo mismo que en las mutualistas: al final terminan dándolo de baja. Estamos preocupados por esto. Si hay algún tipo de resultado económico, está a la vista. Nosotros dijimos que

hablamos de un producto pesquero que da US$ 130:000.000 al año; el señor Ministro aclaró que una cifra que oscila entre US$ 12:000.000 y US$ 15:000.000 corresponde al rubro pesca de merluza negra, en el que Uruguay ocupa el quinto lugar a nivel mundial. Esto es sumamente importante. Entonces, si hubiera algún tipo de dificultades económicas para mantenerse en esos organismos -lógicamente, todos los países integrantes tienen que hacer sus aportes para que funcione su administración-, de algún lado habrá que rascar para encontrar los recursos que, sin duda, no deben ser ni parecidos al uno por mil de lo que deja la pesca de la merluza negra o el producto pesquero en general. Esta es la pregunta que falta responder.

Con respecto a lo que decían el señor Canciller y el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca, nos damos por satisfechos. Ya ha sido demostrada la preocupación de todos quienes estamos acá: la del Poder Ejecutivo, la de los Legisladores, la de los compañeros de esa tripulación, la de las familias de los tripulantes, la de los uruguayos en general que están informados con alguna profundidad sobre este asunto. Expresamos también nuestro deseo de que la repatriación de nuestros compatriotas se produzca pronto.

Nada más.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Voy a responder la pregunta que me quedó pendiente; cuando repasé el cuestionario no retuve que era para mí.

En materia de pesca, como en otras, hay organismos internacionales -como la OIE, la FAO o el ICAT, etcétera- que forman parte de un conjunto cuya membresía se solventa con recursos directos de Rentas Generales que se pagan a través de la Cancillería. En general, Uruguay, con mucho esfuerzo, ha ido manteniendo distancia prudente del incumplimiento, de manera tal de no alterar los derechos que tiene en cada uno de esos organismos internacionales. En el caso de la pesca hay dos organismos internacionales relevantes: la CCRVMA, sobre la que hemos estado discurriendo largo rato en la tarde de hoy y con la que estamos al día, y el otro es el ICAT, con el cual tenemos un atraso considerable, de más de dos años. Normalmente, lo que se trata de hacer en estos casos es ir poniendo al día, en la medida de lo posible, las membresías de estos organismos, ya que se puede llegar a perder algunos de los derechos por ausencia de pago.

En términos generales, la pérdida de los derechos no ha sido una situación que se haya dado en ningún caso. Lo que sí ha pasado es que, por razones presupuestales, la participación de miembros de delegaciones uruguayas en algunos de estos organismos, en particular el ICAT, ha sido menguada y el país no ha estado presente en alguna de las reuniones. Sin perjuicio de ello, en términos generales se cumple razonablemente y se mantiene la membresía y tanto el derecho de voto como la participación. El único caso particular en el que no se participó fue en una reunión del ICAT. El hecho de no participar puede tener algunas consecuencias; al no participar, al no votar, puede suceder que no se participe tampoco en el reparto de cupos, etcétera.

En términos generales, esa no es la situación que se da. Normalmente, Uruguay va cumpliendo, en algunos casos con dificultades por la situación financiera atravesada.

Finalmente, se han hecho algunos trabajos donde esta participación se podría solventar de otra forma, pero la norma que ha tenido Uruguay es la de pagar las membresías en los organismos internacionales a partir del Presupuesto, desde Rentas Generales y a través de la Cancillería.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador Falero.

La Mesa aclara que el señor Legislador dispone de quince minutos como máximo para hacer uso de la palabra.

SEÑOR FALERO.- Como el señor Presidente está anotado para hacer uso de la palabra después que yo, la aclaración también vale para él.

A mi juicio, este tema tiene dos aspectos sustanciales. Uno de ellos es trascendente: la liberación de nuestros compatriotas en Australia. El otro tema, también trascendente pero no de tanta urgencia, tiene que ver con todos los mecanismos que han sido mencionados acá: las garantías y contragarantías que debemos adoptar cuando ha habido dos episodios bastante seguidos de irregularidades en materia de pesca por parte de barcos con bandera uruguaya, pertenecientes a armadores españoles, en el caso del Viarsa I y ahora del Maya V.

Creo que las cifras que señaló el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca, los US$ 12:000.000 que provienen de la pesca de la merluza negra, ameritan preservar la capacidad de pesca del país y también un mayor rigor con respecto a quienes no sólo están generando dudas sobre la honestidad y la capacidad del país en el ámbito internacional para hacer cumplir las disposiciones vigentes, sino también, en este caso en particular, generando una situación de absoluta injusticia con respecto al tratamiento que nuestros marineros están recibiendo en Australia.

Estoy seguro -aunque no se respondió con precisión- que ninguno de los once marineros ni ninguno de los marineros del Maya V tiene acceso al puente de mando del barco; no tienen ningún tipo de injerencia y, por lo tanto,

no tienen capacidad ni siquiera de sospechar, más que de saber -salvo porque de pronto sientan un poco más de frío-, que están muy cerca o dentro de la zona del CCAMLR. Ni siquiera tienen posibilidad de saberlo, y menos de tener injerencia en la decisión que se adopta a nivel del capitán del barco, del representante del armador o de quien es el patrón de pesca, o jefe de cubierta, quienes de alguna manera son los que están vinculados a la tarea específica de orientar el destino del barco. Quiere decir que estamos ante una situación en la que todos tenemos la certeza de esa injusticia. Además, el Ministerio de Relaciones Exteriores ha hecho ingentes esfuerzos para conseguir la liberación de nuestros compatriotas, lo que hasta ahora no ha sido posible.

El señor Ministro de Relaciones Exteriores manifestó que no se pueden admitir -tampoco lo admite la legislación internacional- conductas abusivas ni violación de los derechos humanos, y tampoco aquellas conductas que impliquen demora u omisión en el tratamiento del caso porque, en definitiva, una sanción que estaría equiparada en nuestro derecho a una falta -estas se castigan con multa- se está tratando como un delito y esta gente está encarcelada. Pero a veces la verdad y la realidad son más fuertes que nuestros deseos.

Creo que Uruguay tiene que analizar y finalmente pagar la fianza por los once marineros, cobrándole al armador a través de los procedimientos que sea. La realidad es que tenemos once personas presas por las que hay que pagar 5.000 dólares australianos en cada caso. No tengo la menor idea de cuánto es esta cifra; no sé si el total significa US$ 55.000, US$ 100.000 o US$ 70.000, pero, seguramente, esos 55.000 dólares australianos son mucho menos que los US$ 12:000.000 que deja la pesca de merluza negra. Este es un tema ante el cual el país debe tomar una resolución, más allá de que después se tomen todas las acciones tendientes a recuperar ese dinero con respecto a los armadores. No es un tema que se vincule específicamente al dinero, sino que se trata de once personas que tienen familia y que están a muchísimos kilómetros de distancia -si lo medimos en horas, es más de medio día de viaje- y, a mi juicio, todo esto es mucho más importante que los 5.000 dólares australianos por cabeza.

Este Cuerpo no puede tomar resolución, porque no estamos en un régimen adecuado para ello, pero quisiera que el Poder Ejecutivo considerara esto seriamente para terminar la odisea de estos compatriotas. Después cobraremos a los barcos que embanderan y que hacen todas estas sinvergüenzadas -llamemos a las cosas por su nombre- y lo haremos de la forma que podamos. El día que caiga aquí el Maya V lo agarraremos, lo embargaremos y nos quedaremos con él para cobrarnos los dólares australianos o, de lo contrario, que paguen. El país tiene miles de recursos y supongo que podrá trabar embargos, como está tan de moda actualmente.

Me parece que solicitar al Poder Ejecutivo que tome esta medida es sustancial. Vamos a llevar tranquilidad a la gente. También me parece importante -porque aquí ha sucedido en más de una oportunidad- que organismos de derechos humanos como el que mencioné hoy, Amnistía Internacional, hayan hablado con el Parlamento, con el Poder Ejecutivo, con las Comisiones de Derechos Humanos respecto a situaciones relacionadas con los derechos humanos acaecidas tanto en el país como fuera de él, pero que en este caso no hayan dicho nada respecto a once personas que están presas sin tener por qué estarlo. Creo que de alguna manera y en forma oficial tenemos que sensibilizar a los organismos de derechos humanos internacionales, porque tampoco es cuestión de que cualquier país al que se le antoje meter presos a once uruguayos lo pueda hacer sin más. Aunque seamos más débiles que los otros, no vamos a dejar que los metan presos, salvo que Greenpeace tenga más fuerza que Amnistía Internacional.

Entiendo que tenemos que resolver en forma urgente el tema y analizar con paciencia y tolerancia lo que también es importante pero menos urgente.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR FALERO.- Sí, señor Ministro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Señor Presidente: creo que el planteo que está haciendo el señor Legislador Falero es ciertamente muy serio. Quisiera decirle que la posibilidad que él ha planteado forma parte de nuestras consideraciones. Sin embargo, nos parece que hay algunas líneas previas que centran la atención en el armador, que es aquel al cual la Convención sindica como el que debe pagar la fianza. Quizá no sería buena cosa que el Estado apareciera como una especie de controlador de los incumplimientos del armador. Lo que el Estado sí tiene que hacer es proteger a sus nacionales, pero no a costa de aparecer sustituyendo la omisión del armador. Este es un tema para analizar. En ese orden de ideas estamos pensando, quizá no asumiendo lo que sería un depósito sino una suerte de fiducia, en el sentido amplio. Tanto el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca como quien habla apreciamos como una contribución estas ideas, que subrayan algunas de las líneas de pensamiento en las que venimos trabajando. Quiero dejar esto especialmente consignado.

En cuanto al tema de los derechos humanos hay toda una batería procesal para poner en funcionamiento. Yo sugerí medidas de protección, quizá como lo impone la discreción diplomática. Lo hice en un lenguaje un tanto menos frontal que el que pueda emplearse por parte del señor Legislador, pero en todo caso está claro que esas son avenidas que el Uruguay no está transitando y que podrían o no suceder,

dependiendo de la evolución de las cosas. No hemos querido esgrimir un argumento que lejos de crear un lenguaje de facilitación y de compromiso entre los dos Gobiernos pudiera ser irritativo y contrario, por lo tanto, al interés superior de la negociación. De ahí que tomamos con responsabilidad sus palabras, pero en este momento no tenemos una percepción equivalente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Legislador Falero.

SEÑOR FALERO.- Señor Presidente: entiendo y comparto la cautela natural que en estos casos debe mantenerse por parte de la Cancillería. No sería inteligente no hacerlo.

Creo que el Parlamento puede -entiendo que es un deber que tiene- excitar en este caso el celo de los organismos que tienen que ver con los derechos humanos a nivel internacional. Como legisladores no tenemos por qué tener la cautela que debe guardar, naturalmente, el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Con respecto al tema de la fianza, me permito discrepar con el señor Ministro. Creo que ese análisis por cierto es razonable y respetable, pero el hecho de depositar el dinero para lograr la fianza no creo que signifique subrogar la responsabilidad de nadie. Entiendo que existen procedimientos, por lo menos en la legislación nacional -supongo que también existirán en la internacional- donde, independientemente de que se deposite fianza, el derecho a ir contra el obligado de acuerdo con las convenciones internacionales, que es el armador y la empresa armadora, igual subsiste. Quiere decir que se mantiene, pero no que se renuncie a él. Estamos manifestando que por una razón de urgencia y de humanidad el país resuelva para estos once conciudadanos la situación de urgencia y, por supuesto, que también se reserve el derecho de recurrir ante los organismos que sea para cobrar posteriormente y hacer responsable al armador, de acuerdo con los convenios internacionales. Pero creo que es mucho más urgente liberar a los once marineros que tener algún tipo de duda en la preservación de estos derechos. Me parece que liberar a los once ciudadanos es más urgente que cualquier otra consideración posterior.

(Ocupa la Presidencia el señor Legislador Rubio)

- Por eso insisto -con el respeto del caso, por cierto- en que esta decisión debe ser tomada por nuestro país a la brevedad, porque un día de preso no es un día de cualquier cosa; un día de preso, y todavía a medio mundo de distancia, vale por cinco.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE AD HOC (Don Enrique Rubio).- Tiene la palabra el señor Legislador Korzeniak.

SEÑOR KORZENIAK.- Señor Presidente: la exposición del señor Legislador Falero me va a permitir expresarme en menos de quince minutos.

Voy a hacer una especie de ayuda memoria.

Primero: son 41 tripulantes, como ha quedado aclarado. Dejemos de lado el tema técnico de si el observador puede ser considerado tripulante o no; hay muchas definiciones de tripulantes. De ellos, 13 son uruguayos; de esos 41, 13 son uruguayos. También hay toda una discusión sobre si en los buques de bandera uruguaya el 50% de la tripulación debe ser uruguaya; hay discusión jurídica al respecto. De todas maneras, es lo que todos habían más o menos acordado. Aquí hay muchos Ministerios en juego. El Ministerio de Defensa Nacional sostuvo hace un tiempo que era el de Trabajo y Seguridad Social el que tenía que ir al puerto a controlar si se cumplía con las normas laborales, no los Ministerios de Defensa Nacional, de Relaciones Exteriores o de Ganadería, Agricultura y Pesca. En fin: es un tema que debe quedar aclarado.

Segundo: de esos 13 uruguayos, los más importantes, digamos -según explicó el señor Ministro de Relaciones Exteriores-, han sido liberados. El capitán del buque, Charles Thomas Pena, que es uruguayo, fue liberado. Imagino -creo que fue dicho- que se habrá pagado la fianza por parte de los armadores.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR KORZENIAK.- Sí, señor Ministro.

SEÑOR PRESIDENTE AD HOC (Don Enrique Rubio).- Puede interrumpir el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Señor Presidente: a todos sus efectos, para que así conste en la versión taquigráfica y con el rigor natural que estas cosas deben tener, aclaro que no empleé en ningún momento una calificación de importancia en la tripulación, que distinguiera entre unos y otros. Me parece que es importante consignarlo porque, si no, el resumen podría ser que nosotros hemos aceptado esa calificación, y en ningún momento la hemos endosado, mencionado ni citado en el curso de esta sesión ni en ningún otro momento; tampoco en nuestra relación con Australia, naturalmente. Lo aclaro a sus efectos.

SEÑOR PRESIDENTE AD HOC (Don Enrique Rubio).- Puede continuar el señor Legislador Korzeniak.

SEÑOR KORZENIAK.- Señor Presidente: no surge de mi exposición que yo haya atribuido al señor Ministro de Relaciones Exteriores el haber dicho eso; es un hecho

objetivo, como es objetivo que eran 41 tripulantes y no 27, como es objetivo que había 13 uruguayos y que el capitán fue liberado. ¿Por qué? Creo que porque el armador puso la fianza. No sé, pero entendí que esa era la explicación: el haber puesto la fianza.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR KORZENIAK.- Yo concedo todas las interrupciones, pero aclaro que, reglamentariamente, se descuentan de los quince minutos de que dispongo. Lo digo porque no quiero tener una falta de colaboración con los señores Ministros.

Le concedo la interrupción al señor Ministro.

SEÑOR PRESIDENTE AD HOC (Don Enrique Rubio).- A la Mesa le consta lo que establece el Reglamento, señor Legislador Korzeniak.

Puede interrumpir el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- No es para quitarle tiempo, señor Legislador. Simplemente, usted repitió que es un hecho objetivo lo que mencionó recientemente en cuanto a que los tripulantes más importantes habían sido liberados. Usted lo dijo, pero ese no es un hecho objetivo. Usted disculpe, pero ese es un juicio de valor que hace usted sobre la importancia de las personas que conforman la tripulación. Y en términos generales me parece que, por lo pronto, debe ser dejado bien claro: no es un hecho objetivo; es su opinión respecto de la importancia relativa que tienen algunas personas.

Nosotros entendemos y hemos entendido en todo el correr de esta negociación con Australia -que ha sido pesada- que la importancia del capitán no es mayor que la de los tripulantes. Y a nosotros nos importa particularmente la situación de los tripulantes, porque, como se estableció con claridad por parte de los señores Legisladores Falero, García Pintos y no recuerdo si por usted mismo o por el señor Legislador Rubio, era nuestra responsabilidad -y así lo consignamos- velar por esos tripulantes que, sin tener autoridad para definir su destino, fueron llevados a una circunstancia que seguramente no es la que ellos deseaban.

SEÑOR PRESIDENTE AD HOC (Don Enrique Rubio).- Puede continuar el señor Legislador Korzeniak.

SEÑOR KORZENIAK.- Expresamente he dicho, señor Presidente, que no atribuyo a los señores Ministros que ellos consideren esto así; yo considero que para los militares y para los jefes de los barcos son más importantes los capitanes que los marineros. No humanamente, no desde el punto de vista jurídico, pero es así; eso está en todos los reglamentos y leyes militares. Por eso digo que es un hecho objetivo.

No ha sido liberado ningún marinero -para usar un lenguaje bien claro- y fue liberado el capitán; el señor observador también lo fue -según tengo entendido- y algún otro que no conozco.

Había en esa tripulación uruguayos; además del capitán -que mencioné-, estaban el jefe de máquinas, Álvaro Carratu; el engrasador, Enrique Pérez Corbo; el segundo cocinero, Ruben Hebert Llarena Dávila; el segundo o tercer ayudante de cocina -no lo tengo claro-, Bernardo Álvarez, y los marineros Robert Yuen Bagnarra, Héctor Martínez Sosa, Ruben Ariel Navarro, Gustavo Hermida de los Santos, Rohobin Vasconcellos de Vargas, Gerardo Sánchez Búrguez, Alejandro Álvaro Mayo Texis y Mario Andrés Morales, que -según tengo aquí anotado en esta especie de copia del rol- era el observador.

Yo decía que el señor Legislador Falero me había ahorrado lo que quería decir. No tengo la menor duda de que el señor Presidente de la República, el señor Ministro de Relaciones Exteriores, todos los demás Ministros y todos los uruguayos estamos preocupados por la liberación de los que están presos, de los que están detenidos. No tengo la menor duda de que se va a hacer la argumentación jurídica más contundente que se pueda, pero no descarto la posibilidad de que eso demore mucho tiempo. En el Uruguay hay un juicio penal, sin sentencia, que tiene más de diez años; es uno solo, que yo conozca, pero tiene más de diez años. Y según tengo entendido -no tengo la información oficial- el anterior caso, el del Viarsa, todavía no está terminado.

Entonces, ¿tenemos argumentos muy fuertes? ¡Los tenemos! Tenemos argumentos fortísimos para sostener que el Tratado de 1870 con España, que equipara los derechos laborales de uruguayos y españoles, está vigente; pero hace cuatro años que los españoles nos dicen que no lo está, a pesar de los esfuerzos que le reconozco al Ministerio de Relaciones Exteriores, que ha hecho y está haciendo todo lo posible. Pero el hecho es que las cosas ocurren a veces así.

Por eso me remito a la idea del señor Legislador Falero. Hay que considerar la cantidad; pensemos en esta circunstancia para once personas. No sé si son once exactamente; pueden ser diez u once uruguayos, que jurídicamente parece ser claro que no pueden estar detenidos. Si bien eso puede ser objeto de una discusión, parece ser claro que es así, que hay argumentos fuertes en ese sentido. Entonces, me parece que ese no es un esfuerzo demasiado grande si se hace con las constancias del caso, como corresponde siempre. Cuando se pone una fianza no se dice: "La pongo porque de verdad debo"; se puede poner y aclarar expresamente: "Lo hago porque el armador, que es el que cometió más infracciones que todo el mundo, no pone la fianza". He leído en la prensa declaraciones que dicen que no están en

condiciones económicas de hacerlo. Bueno, se deposita, se liberan y se sigue pleiteando. En cuanto a que el armador es responsable, bueno, todo hecho ilícito del hombre, que causa daño, origina responsabilidad. Está en un artículo del Código Civil, si mal no recuerdo, el 1319, pero está en todas las legislaciones del mundo. Efectivamente, debe de ser cierto que no hay una norma de derecho internacional que le obligue a hacer determinadas cosas, pero creo que está claro que es responsable, si hay hecho ilícito. Yo entendí que lo había, según la exposición del señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca.

El tema es que no sé si un marinero sabe o no sabe si está pescando en lugares prohibidos; dependerá del marinero. Lo que yo sé es que si el barco va, el marinero debe obedecer; esas son las reglas dentro de un barco. Tiene que obedecer. Y si no obedece, lo sancionan. Es lo que le pasó al capitán del Viarsa, que lo bajaron en un puerto, no le dieron el sueldo y lo dejaron sin un peso porque no quiso ir a una zona prohibida, diciendo: "No voy, porque ya fui una vez ahí y me tuvieron preso. Así que ahora no voy". Esto no trascendió, pero fue así. Lo bajaron en un puerto cuando dijo: "No quiero entrar a esa zona a pescar". No le pagaron, y ahí se quedó un capitán uruguayo. Eso no trascendió.

¿Qué va a hacer el marinero si va el barco a esa zona, aunque sepa, aunque sea un hombre con experiencia y sepa del asunto? Tiene que cumplir, y si no cumple, lo sancionan.

Entonces, me parece absolutamente justo lo que decía el señor Legislador Falero. El Estado uruguayo tiene el deber de hacer todo lo que está haciendo -que me parece que lo está haciendo muy bien, con inteligencia-, pero, si en un término muy breve advierte que este asunto se va a convertir en uno de esos procedimientos litigiosos muy largos, con la constancia del caso tiene que poner una cantidad que, en términos estatales, equivale a un viaje oficial de ocho personas que vayan en primera. No es más. Oí decir -y a lo mejor es verdad- que el dólar australiano estaba más arriba que el dólar estadounidense; yo pensé que estaba un poco más bajo, como el canadiense. De todos modos, son 5.000 dólares australianos por persona. Entonces, me parece que dentro de pocos días el asunto no da para más en ese aspecto. Dan para más todas las gestiones que está haciendo Uruguay, argumentando y mejorando sus controles.

Creo que hay que hacer una pregunta muy sencilla, que tiene una respuesta numérica. ¿Cuántos buques tenemos con bandera uruguaya y que no son uruguayos, para pescar en este momento, después de haber limpiado todos aquellos que se sospechaba que eran piratas, que están en una lista que ya nos dieron? ¿Cuántos existen hoy de bandera de conveniencia o de bandera uruguaya que pueden pescar? La pregunta no pide más que eso.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE AD HOC (Don Enrique Rubio).- Tiene la palabra el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Señor Presidente: en Uruguay no hay buques de bandera de conveniencia. Nuestra legislación es muy clara. Pero fuera de eso, los buques que forman parte de la flota nacional son alrededor de 130 -no tengo aquí la cifra exacta-, y los permisos D -para pescar en aguas internacionales- son del orden de 12.

SEÑOR KORZENIAK.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE AD HOC (Don Enrique Rubio).- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR KORZENIAK.- Señor Presidente: yo pido la cantidad de buques que no son originariamente de bandera uruguaya sino de armadores y dueños extranjeros que le han pedido a Uruguay bandera uruguaya para pescar. No tengo noción de cuántos son en este momento.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE AD HOC (Don Enrique Rubio).- Tiene la palabra el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA.- No le puedo responder con absoluta precisión, pero le puedo enviar el dato. De hecho, todas las empresas propietarias de los buques son uruguayas. No tenemos clara conciencia de cuáles pueden ser extranjeras en cuanto al origen de sus recursos o de sus accionistas. Las empresas propietarias de los permisos son todas uruguayas, porque necesitan tener sede aquí. Presumiendo, parte de los buques C y prácticamente los buques D que quedan, que son tres, no tendrían esa condición, porque nosotros hemos hecho un fortísimo trabajo de control que ha determinado que por no cumplir con los controles o por infracciones constatadas, esos buques fueran desembanderados. Pero puedo enviar a la brevedad al señor Legislador la lista de empresas que, presuntamente -y en algunos casos, con bastante conocimiento-, pueden tener accionistas no residentes; pero ellas, en sí, son residentes en el Uruguay.

SEÑOR GARCIA PINTOS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE AD HOC (Don Enrique Rubio).- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR GARCIA PINTOS.- Señor Presidente: brevemente, quisiera resaltar algo que dijo hace ya un rato el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca. Si no escuché mal, el observador de este barco había determinado que en

el momento del apresamiento del Maya V por parte de un barco de la Armada australiana se habían cortado las líneas que estaban tendidas. Eso habla de la importancia del observador a bordo en el sentido de que cuando las cosas se hacen bien, esa es la garantía para el Estado uruguayo de que cuando damos una bandera la damos con responsabilidad, y de que cuando hay una irregularidad, si los medios electrónicos fallan o son alterados, lo que no falla, como en este caso, es la conducta humana. Esto habla bien de quienes, en representación del Estado uruguayo, pusieron las cosas en su lugar.

Aunque no se haya logrado comprobar una lectura posiblemente alterada en la pantalla del GMS -quienes tenían la posición eran los del barco de la Armada australiana-, la observación sagaz del observador a bordo determina en el mismo momento una situación con una posición geográfica que traía el otro barco. Y eso, posiblemente, es lo que permita, después del debido proceso que corresponde, las sanciones a la empresa si cometió infracciones.

Es bueno destacar esto, en el sentido de que la voluntad de todos nosotros debe ser mantener esta fuente de recursos para el Estado uruguayo y fuente de trabajo para nuestros compatriotas, haciendo las cosas bien. El que hace las cosas mal, es castigado.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE AD HOC (Don Enrique Rubio).- Agradecemos la presencia de los señores Ministros y sus asesores.

4) SE LEVANTA LA SESION

SEÑOR PRESIDENTE AD HOC (Don Enrique Rubio).- Se levanta la sesión.

(Es la hora 20 y 50)

DOCTOR JOSE KORZENIAK
PRESIDENTE

Arq. Hugo Rodríguez Filippini
Dr. Horacio D. Catalurda
Secretarios

Sr. Mario Tolosa
Director del Cuerpo de Taquígrafos de la
Cámara de Representantes

Corrección y Control
División Publicaciones del Senado

Dep. Legal Nº 211.038/04 - Central de Impresiones Ltda.